Ciudades para la gente

Jan Gehl

Gehl, Jan
Ciudades para la gente. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Infinito, 2014.
280 p. ; 25×19 cm.

Traducido por: Juan Décima
ISBN 978-987-9393-80-2

1. Urbanismo. 2. Arquitectura. I. Décima, Juan, trad. II. Título
CDD 711

Título de la edición original: *Byer for Mennesker* (Bogværket, 2010)
Primera edición en español: 2014

Supervisión general: Cristina Lafiandra
Versión castellana: Juan Décima
Diseño Gráfico: Karina Di Pace
Imagen de tapa: *Rambla*, Casablanca, Marruecos. Fotografía de Lars Gemzøe, 2009.

email: info@edicionesinfinito.com
http://www.edicionesinfinito.com

Impreso por Platt Grupo Impresor
1000 ejemplares

ISBN 978-987-9393-80-2
Hecho el depósito que marca la ley 11.723
Impreso en Argentina, Printed in Argentina, 2014.

"Sobre todo, no pierdas tu deseo de caminar; yo mismo camino diariamente hasta alcanzar un estado de bienestar y al hacerlo me alejo de toda enfermedad. Caminando he tomado contacto con mis mejores ideas, y no conozco ningún pensamiento cuya naturaleza sea tan abrumadora como para que uno no pueda distanciarse de él andando."

Søren Aabye Kierkegaard
Filósofo danés, 1813-1855

4.1
La batalla por la calidad se da en la escala pequeña

la ciudad a la altura de los ojos — la escala más significativa del planeamiento urbano

En muchas ciudades, principalmente en aquellas que se encuentran en países en vías de desarrollo, una gran parte del tránsito peatonal se genera meramente a partir de la necesidad. En otras partes del mundo, por otro lado, la cantidad de peatones depende de cuán grandes sean los estímulos para serlo.

Conseguir calidad urbana es un asunto importante, más allá de que la intensidad del movimiento peatonal se dé por necesidad o por estímulo. Que la gente se encuentre con un óptimo nivel urbano a la altura de los ojos, debería ser considerado un derecho humano fundamental para cualquier parte de una ciudad por donde las personas circulen.

Es en la escala pequeña, el escenario urbano de los 5 km por hora, donde los individuos se encuentran con la ciudad de cerca. Es aquí donde la persona que se mueve por el espacio urbano tiene el tiempo y la oportunidad de disfrutar de la calidad urbana o de sufrir por su ausencia.

Más allá de la ideología que guíe un proceso planificador o de los prerrequisitos económicos que haya, saber manejar cuidadosamente la dimensión humana en cualquier tipo de ciudad o área urbana debería ser un requerimiento universal para gobiernos e instituciones.

caminar, pararse, sentarse, hablar y escuchar — un buen lugar para empezar

Lo que sigue es un repaso a los principios generales que debería seguir un plan urbano que contemple la dimensión humana. El punto de partida es sencillo: actividades humanas universales. Las ciudades deben proveer buenas condiciones para que la gente camine, se pare, se siente, observe, hable y escuche.

Si estas actividades básicas, que están relacionadas con el sistema sensorial y motor, pueden desarrollarse en condiciones óptimas, tanto estas como decenas de otras podrán florecer en diversos entornos humanos. Entre todas las cuestiones a las que un planificador debe atender, la más importante es prestarle atención a la escala pequeña.

Si una persona no está conforme con el funcionamiento de la sala de estar de su casa, que la ciudad o el complejo residencial esté bien planeado no será de gran ayuda. Por otro lado, el nivel espacial que tenga una ciudad o una morada a la altura de los ojos puede ser decisivo a la hora de incidir en la calidad de vida de la población, a pesar de que haya fallas en otras áreas.

Tener en cuenta los sentidos de las personas es crucial si se pretende que caminen, se sienten, hablen y se escuchen dentro de los edificios, de los barrios y de la ciudad. La batalla por la calidad se da en la escala pequeña.

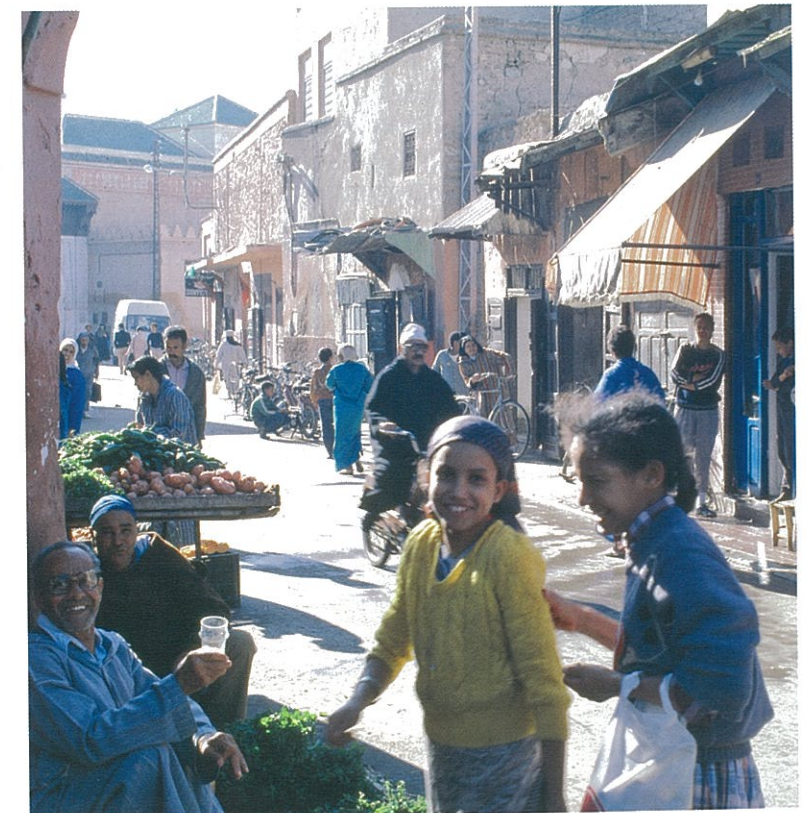
4.2
Buenas ciudades para caminar

la vida ocurre de a pie

Es un gran día en la vida de una familia cuando un niño, de aproximadamente un año de edad, da su primer paso. La altura del horizonte para este infante ahora se eleva desde los 30 cm (cuando gatea) hasta los 80 cm por encima del suelo.

El pequeño caminante ahora puede ver mucho más y moverse más rápido. De ahora en adelante, todo lo que ocurra en el mundo del niño —su campo de visión, perspectiva, flexibilidad y oportunidades— se moverá en un plano más alto y veloz. Los momentos más importantes de la vida se experimentarán, de aquí en más, de pie, ya sea parado, quieto, o caminando.

Si bien caminar es básicamente una actividad lineal que conduce al caminante de lugar a lugar, también es mucho más. Los peatones pueden detenerse y cambiar de dirección sin mayor esfuerzo, maniobrar, acelerar y desacelerar, como así también pasar a otra actividad relacionada, como ser sentarse, pararse, correr, bailar, escalar o acostarse.

La vida se desarrolla de a pie (Lucca, Italia; Amman, Jordania; y Marrakech, Marruecos).

Caminar se trata de algo más que circular.

caminar con un propósito — y como un comienzo

Una caminata urbana engloba múltiples posibilidades: el recorrido rápido desde un lugar a otro, el paseo lento para disfrutar la vida urbana o un atardecer, el deambular en zigzag de los niños o el circular de los adultos mayores para respirar un poco de aire fresco o realizar alguna diligencia. Más allá de cuál sea el propósito al pasear por el espacio urbano, el ciudadano ingresa a un "foro" donde se realizan toda clase de actividades sociales que son parte de la rutina diaria de cualquier peatón. Las cabezas se mueven de lado a lado, la gente se detiene y se da vuelta para seguir un acontecimiento o para saludar y hablar con otros. Caminar es una forma de circular, pero es también el potencial punto de partida para otras actividades.

¿cuán rápido?

Hay muchos factores que impactan en la velocidad a la que caminamos: la calidad de la ruta por la que nos movemos, la superficie, la fuerza de la multitud que nos rodea y la edad y movilidad del peatón. El diseño del espacio también juega un rol en este proceso. Los caminantes generalmente se mueven más rápido cuando caminan a lo largo de calles que son predominantemente lineales, mientras que disminuyen el paso cuando atraviesan una plaza, por ejemplo. Podemos decir que es similar a lo que ocurre con el agua, que fluye rápido en un río pero más lentamente en un lago. El clima también es otro factor que pesa. Las personas se mueven más velozmente cuando llueve o hace frío.

Sobre la calle Strøget, la principal vía peatonal de Copenhague, el tráfico peatonal durante los días de invierno es un 35% más veloz que en los de verano. Hay muchos peatones en la ciudad durante el verano que pasean y disfrutan de la experiencia, mientras que en el invierno se camina con un objetivo mucho más definido. Cuando hace frío, la gente camina para tratar de calentarse. La velocidad promedio a la cual se mueven los peatones en verano es de 14,2 minutos por km, lo que corresponde a 4,2 km por hora. En invierno el promedio es de 10,3 minutos por km, o sea 5,8 km por hora.[1]

Para hacer una caminata de 450 metros, se demora aproximadamente 5 minutos, mientras que para recorrer 900 metros se tarda 10 minutos, a una velocidad de 5,4 km por hora. Estas estimaciones son hechas tomando en cuenta que el área por la que se camina está vacía y no hay obstáculos en el camino.

¿cuán extensa?

Tratar de determinar cuál sería una aceptable distancia peatonal es un concepto relativamente elástico. Hay ciertas personas que pueden recorrer varios kilómetros sin mayor esfuerzo, mientras que para los niños, los ancianos y los discapacitados, hasta los paseos cortos son problemáticos. Generalmente, se considera que la mayoría de la población está dispuesta a caminar una distancia de 500 metros. Hay que tener en cuenta, a su vez, que la idea de una distancia aceptable también tiene que ver con la calidad del recorrido. Si el pavimento está en buenas condiciones y se considera que el paseo será interesante, caminar una distancia mayor es algo tolerable. De la misma manera, el deseo de caminar disminuye si la ruta a recorrer ofrece pocos incentivos, una actividad que el peatón encontrará cansadora. En estos casos, una caminata de solo 200 o 300 metros se verá como un gran esfuerzo, aunque se la pueda hacer en menos de cinco minutos.[2]

Decir que una distancia de 500 metros es un objetivo razonable para una caminata es una afirmación que se ve refrendada por el tamaño de los centros urbanos. En la gran mayoría de las ciudades, el área central tiene una superficie de aproximadamente 1 km², midiendo un kilómetro por un kilómetro de lado. Esto quiere decir que con caminar un kilómetro o menos, los peatones se encontrarán con la mayoría de los servicios que la ciudad ofrece.

Ciudades muy grandes, como Londres o Nueva York, tienen ciertos patrones a través de los cuales se dividen en centros y distritos menores. En estas urbes también es posible encontrar centros que cuentan con una superficie de 1 km². El concepto de una aceptable distancia peatonal no cambia solo porque la ciudad es más grande.

espacio para caminar

Un prerrequisito importante para que se produzcan caminatas cómodas y placenteras es que haya suficiente espacio para que una persona pueda moverse libremente, sin tener que eludir obstáculos o sufrir empujones y embotellamientos. Tanto los niños como los ancianos y los discapacitados requieren una cierta cantidad de espacio para poder circular. A su vez, los padres con un andador para bebé o las personas con un carro de supermercado

Zürich — 1 km

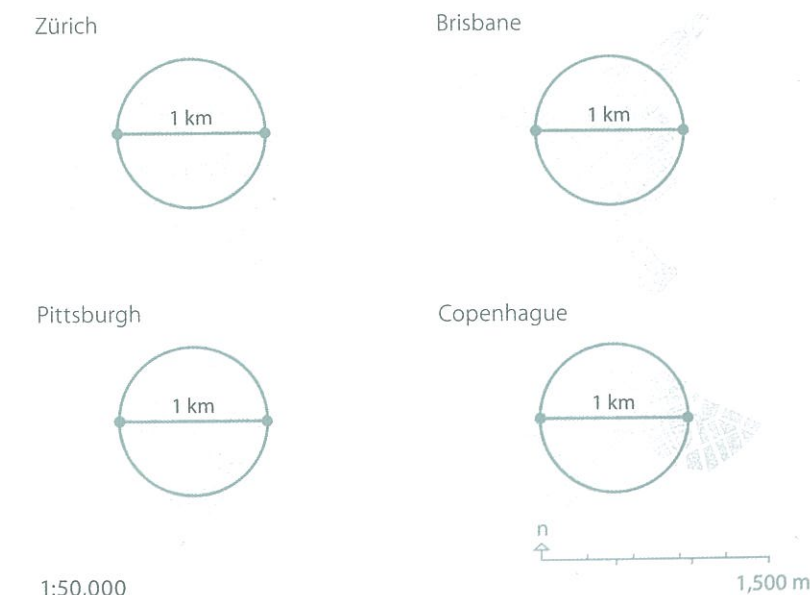
Brisbane — 1 km

Pittsburgh — 1 km

Copenhague — 1 km

1:50,000

n

1,500 m

En la gran mayoría de las ciudades, el área central ocupa una superficie de 1 km², lo que permite que cualquier servicio fundamental no se encuentre a más de un kilómetro de distancia.

Este cartel en Polonia recomienda discretamente que los peatones mantengan sus brazos a los costados.

La alta prioridad que se le ha dado al tránsito automotor y al estacionamiento ha creado condiciones poco felices para los peatones en todo el mundo. Tener una cantidad de espacio suficiente para moverse cómodamente es importante para todos, especialmente para niños, ancianos y discapacitados.

también necesitan mayor espacio para operar. Por lo general, los grupos jóvenes son los que se muestran más tolerantes cuando se encuentran caminando en medio de una muchedumbre.

Si observamos fotos de hace 100 años, vemos que los peatones se movían libremente, sin restricciones, en todas las direcciones. Las ciudades les pertenecían a quienes se movían a pie, mientras que los carruajes, los tranvías y los primeros automóviles eran meros visitantes.

Como resultado de la invasión del automóvil, los peatones primero fueron forzados a moverse pegados a los edificios, para terminar todos apretados sobre veredas que se hacían progresivamente más estrechas. La cuestión del amontonamiento sobre las veredas es inaceptable y un problema que afecta a todo el mundo.

A través de estudios realizados sobre calles urbanas de Londres, Nueva York y Sidney, nos podemos dar una idea de la magnitud del problema que significa veredas estrechas para las muchedumbres que se apilan a lo largo de calles donde el espacio principal está destinado a la circulación del automóvil. Esto se da a pesar de que el número de automovilistas es significativamente menor que el de los peatones, apretados en una vereda.[3]

Las personas que circulan sobre una vereda se mueven en columnas donde todos van empujándose y a una velocidad dictada por el flujo peatonal. Ni los niños, ni los ancianos ni los discapacitados pueden caminar a este ritmo.

Hay varios umbrales a la hora de determinar cuánto espacio debe ocupar el tránsito peatonal, de acuerdo con el contexto en que se dé. Basado en estudios hechos en Nueva York, William H. Whyte propone una medida máxima de 23 peatones por minuto por metro en una vereda. Por otra parte, estudios realizados en Copenhague afirman que si se quieren evitar aglomeraciones a lo largo de una vereda, no debe haber más de 13 peatones por minuto por metro.[4]

peatones en zigzag

Para lograr que la caminata sea una actividad confortable, realizada a un paso aceptable y con el espacio necesario, tiene que haber suficiente lugar para moverse sin interrupciones ni obstáculos severos. Estas cualidades se observan en áreas destinadas al tránsito peatonal, pero raramente en veredas o calles de la ciudad. Por el contrario, es notorio cómo ha crecido la cantidad de dificultades con la que los ciudadanos deben lidiar en el espacio urbano. Elementos tales como señales de tránsito, postes de luz, parquímetros y numerosos otros se han colocado sobre la vereda con tal de "no molestar". Si a esto le sumamos los automóviles que se suben a la vereda al estacionar, las bicicletas mal ubicadas y los sucesos callejeros aleatorios, nos podemos hacer una idea del escenario urbano en el cual los peatones tienen que maniobrar, muchas veces obligados a esquivar obstáculos como un esquiador haciendo zigzag, para poder circular por veredas que ya son demasiado angostas para empezar.

desvíos odiosos e interrupciones sin sentido

Caminar en el espacio urbano puede presentar muchas otras dificultades y complicaciones, como lo son las rejas peatonales, destinadas a mantener a la gente confinada dentro de una vereda estrecha y apretada. La existencia de barreras urbanas construidas en las esquinas para evitar que los peatones caminen muy cerca de los automóviles también causa desvíos y fastidios.

Las interrupciones que se producen sobre una vereda para permitir el ingreso de automóviles a un estacionamiento, a un garaje o a una estación

Cuando caminar se parece a una carrera de obstáculos (Sidney, Australia; Middlesbrough, Inglaterra).

Muchas ciudades han permitido de modo sistemático que las entradas vehiculares, los garajes y las calles laterales interrumpan las veredas. Los automóviles deberían dejarles el paso a los peatones y a los ciclistas cuando se encuentran con una calle secundaria (Calle Regent, Londres; y una solución estándar de tráfico en Copenhague).

de servicio ya se han convertido en parte natural de las calles de las ciudades dominadas por el automóvil. Sobre la calle Regent, en Londres, entre 45 y 50 mil peatones deben atravesar diariamente 13 interrupciones innecesarias en su recorrido,[5] mientras que en Adelaida, en el Sur de Australia, los caminantes deben lidiar con no menos de 330 desvíos en la vereda.[6]

Además de estas interrupciones sin sentido, que obligan a la gente de a pie, a las sillas de ruedas y a los carros de bebé a subir y bajar de la vereda, hay una serie de complicaciones nuevas que se presentan donde una calle estrecha se encuentra con una ancha. En todas las situaciones descritas, la vereda debería correr de manera continua, atravesando entradas vehiculares y calles laterales, como una política de uso general, estimulando y alentando el tránsito peatonal.

caminar en medio de una multitud y esperar eternamente

A la cantidad inadecuada de espacio y a las pequeñas y grandes molestias con las que los ciudadanos deben lidiar todos los días, hay que agregarle el tiempo que se pierde en semáforos y esquinas. Los peatones tienen poca prioridad. Por lo general, deben esperar mucho tiempo con la luz en rojo, luego de lo cual viene un breve período donde el semáforo está verde. Este estado se mantiene por solo algunos segundos, y luego aparecen luces rojas titilantes, lo que fuerza a todos a correr para llegar al otro lado y evitar que los atropellen.

En muchos lugares, particularmente Inglaterra y otros países que fueron influidos por la política de transporte británica, cruzar la calle no es un derecho humano fundamental sino algo que se debe pedir, empujando un botón que se encuentra en cada intersección. En algunos casos, hay que apretar el pulsador hasta tres veces para lograr cruzar. Pretender caminar 450 metros en 5 minutos bajo estas condiciones es un delirio.

En el centro de Sidney se ven muchos peatones, muchas intersecciones, muchos semáforos y pulsadores, como así también extensos períodos de espera. Es posible que un individuo invierta la mitad de su tiempo de caminata esperando que le den la luz verde en las esquinas.[7]

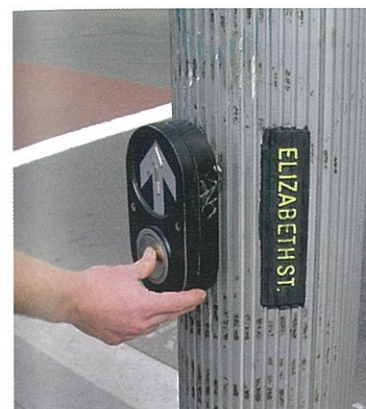
Esperas de un 15, 25 y hasta 50% del tiempo de circulación son comunes en calles con tránsito vehicular de numerosas ciudades alrededor del mundo.

En comparación, si se recorre un kilómetro a pie sobre la calle Strøget, la principal vía peatonal de Copenhague, el período de espera equivale solo a un 3% del tiempo de caminata. Un recorrido con destino conocido sobre la calle Strøget puede realizarse en solo 12 minutos, pero la mayoría de las personas demoran más, ya que el paseo se torna interesante.[8]

Hay otro fenómeno que se ve en veredas donde los semáforos y los cruces con calles laterales demoran a los peatones. Éstos se mueven en grupos, y por lo tanto en multitudes, incluso cuando no hay mucha gente caminando.

Cada vez que este racimo de gente llega a un semáforo en rojo, todos se detienen. Así los peatones más lentos tienen tiempo de reincorporarse a la multitud. Cuando el semáforo se pone verde, el grupo vuelve a avanzar y a lo largo de la cuadra se dispersa, para volver a concentrarse en la siguiente esquina. Entre estos grupos casi no se ven otras personas.

trayectos directos, ¡por favor!

A la hora de hablar de consumo energético, los habitantes urbanos de todo el mundo demuestran ser altamente conscientes de la necesidad de regularlo durante una caminata. Cruzan las calles por donde se les presenta

Cruzar la calle debería ser un derecho humano básico y no algo que deba ser solicitado (un pulsador en Australia y la provisión amistosa de información en China).

por favor, ¡recorra un trayecto directo!

Al igual que al resto de las personas, a los arquitectos no les gustan los desvíos (Escuela de Arquitectura de Copenhague, Dinamarca).

La habilidad de las personas para recorrer el trayecto más corto se evidencia en los senderos que se forman en la nieve y en los caminos de las universidades (Plaza Municipal, Copenhague, Dinamarca; y la Universidad de Harvard, Cambridge, Massachusetts).

de forma más natural, evitan obstáculos y desvíos, como así también escaleras y escalones. También se hace evidente que prefieren caminar en línea recta.

Cuando un peatón observa el lugar por donde va a caminar, mentalmente hace un esquema de cuál sería el trayecto más directo. El placer que obtienen de caminar en línea recta se observa claramente en el modo como circulan en una plaza, en los senderos que forman cuando caminan a través de una nevada, y hasta en los caminos precarios hechos a través de jardines y espacios verdes en todo el mundo.

Caminar directamente hacia el destino al que uno se dirige es una respuesta natural, que muchas veces entra en conflicto de modo casi cómico con los dictados de los arquitectos y sus diseños, donde impera el ángulo recto. Estos proyectos se ven claros y ordenados hasta que los usuarios empiezan a caminar sobre las esquinas y los sectores verdes, arrasándolos.

Muchas veces, es una tarea sencilla anticiparse a cómo serán las líneas por las cuales caminará el público. En estos casos, conviene tratar de incorporarlos como parte del diseño paisajístico. Estos senderos sirven de inspiración para crear interesantes diseños paisajísticos de césped y vegetación.

distancia física y distancia percibida

Recorrer 500 metros es una distancia aceptable para la gran mayoría de los peatones. Sin embargo, esta no es una verdad absoluta, ya que el término "aceptable" siempre dependerá tanto de la distancia a recorrer como de la calidad de la vía recorrida. Si el caminante encuentra que el trayecto es poco interesante o confortable, apurará el paso, mientras que si lo siente atractivo y rico en experiencias agradables, olvidará la distancia y disfrutará el paseo.

psicología de la caminata

La "perspectiva de las piernas cansadas" se refiere a una situación en la cual un peatón puede divisar la trayectoria por la que va a caminar antes de empezar a moverse. El camino es recto y aparentemente eterno, sin ninguna posibilidad de ofrecer experiencias interesantes a medida que avanza. La empresa es cansadora aun antes de comenzar.

Para amenizar este recorrido, el trayecto puede ser subdividido en segmentos manejables donde las personas pueden caminar de plaza a plaza. Esto naturalmente crea tramos más cortos. También se puede crear esta sensación en una calle que se curva, alentando a la gente a moverse de un sector a otro para descubrir el resto del camino. Una curva debería doblarse lo suficiente como para que pueda crear nuevas visuales y perspectivas para el peatón, siempre evitando que este pierda de vista el horizonte.

Abajo a la derecha: hasta una caminata larga se siente como más corta si se la hace sobre una calle curva con numerosos atractivos para ver (Cartagena, Colombia).
Abajo a la izquierda: por el otro lado, recorrer un trayecto donde no se encuentran experiencias interesantes para ver o sentir puede parecer una eternidad (Ørestad, Copenhague).

Subir una escalera es más difícil que caminar a lo largo de un plano recto, y tratamos de evitarlas cada vez que podemos. Para muchos miembros de la sociedad, directamente son una barrera infranqueable.

A la derecha: si podemos ver donde finaliza la escalera, el trayecto se nos hace aún más cansador.

Dejar pilas de objetos en las bases de las escaleras para retirarlas más tarde es un ejemplo claro acerca de cómo las consideramos una barrera, tanto física como psicológica.

La calle Strøget, la principal vía peatonal de Copenhague, mide un kilómetro de largo y corre directamente de una punta de la zona céntrica a la otra. Innumerables quiebres y curvas a lo largo del trayecto hacen que el espacio se mantenga cerrado e interesante. Además, la calle se encuentra con cuatro plazas distintas en su recorrido, lo que ayuda a que una caminata de un extremo de la ciudad a la otra sea psicológicamente manejable. Caminamos de plaza a plaza, y los giros sucesivos hacen que el paseo sea imprevisible y atractivo. Bajo estas condiciones, una caminata de un kilómetro de largo se realiza sin ningún problema.

por favor, que ocurran cosas interesantes a la altura de los ojos

Los patrones de las calles, el diseño del espacio, la riqueza de los detalles y la intensidad de las experiencias influyen en la calidad de las vías peatonales y en el placer de una caminata. Los "bordes" urbanos también juegan un rol. Cuando caminamos tenemos tiempo de sobra para observar nuestros alrededores, y la calidad del paseo dependerá en gran medida del nivel de actividad que percibamos en los locales frentistas con los que nos cruzamos. La sección sobre ciudades vitales recomendaba hacer "unidades pequeñas con muchas puertas" para las calles donde se concentran muchos peatones.

por favor, que las unidades sean estrechas, con numerosos detalles y con un ritmo de fachada vertical

El principio de tener unidades estrechas, que puedan proveer muchas experiencias, también es válido para aquellas calles peatonales en las que no haya negocios ni puestos de venta. La presencia de puertas de entrada, detalles constructivos, diseño paisajístico y vegetación en el frente de viviendas, oficinas e instituciones pueden hacer un valioso aporte a la experiencia de caminar.

Si los edificios desarrollan un buen ritmo vertical en la expresión de su fachada, los paseos parecerán más cortos y manejables, mientras que las edificaciones donde predomina la horizontalidad potencian la sensación de la distancia y la lejanía.

que no haya ni escalones ni escaleras

Los escalones y las escaleras son dos ejemplos que ilustran claramente el interés que tienen los peatones en conservar su energía. Los desplazamientos horizontales no presentan mayores problemas. Si el teléfono suena en una habitación contigua, solo tenemos que levantarnos y atenderlo. Ahora, si suena en un piso en el que no estamos, pedimos a otro que lo atienda. Subir y bajar las escaleras requiere otra clase de movimientos, mayor fuerza, y el ritmo peatonal debe pasar a ser un ritmo ascensional. Estos factores hacen que sea más dificultoso subir y bajar que desplazarse en el mismo plano, o trasladarse mecánicamente hacia arriba y hacia abajo. En las estaciones de subterráneo, en los aeropuertos y en las grandes tiendas, la gente forma fila para usar las escaleras mecánicas mientras que las escaleras fijas permanecen prácticamente desiertas. Tanto los *shopping centers* como los comercios que se desarrollan en varias plantas cuentan con escaleras y ascensores para que el público se mueva entre los distintos pisos. Si no funciona el sistema de transporte, ¡la gente se va!

las escaleras como una barrera física y psicológica

Es interesante observar cómo se desarrolla la vida diaria en los conjuntos habitacionales de varios pisos. En casi todos los casos, el grueso de las actividades se lleva a cabo en la planta baja. Una vez que se ingresó en la sala de estar, es natural que alguien tienda a esperar antes de volver a subir. Los

Si podemos optar entre una rampa y una escalera, casi siempre elegiremos la rampa.
A la derecha: prepararse para una maratón en Venecia significa usar rampas y no escaleras.

Los compradores tienen la opción de elegir rampas, escaleras o ascensores en este *shopping* de Pekín, China.

niños bajan con sus juguetes a la parte social de la casa y juegan con ellos todo el día hasta que sus padres les dicen que deben volver a subir para ir a dormir. Los pisos más bajos siempre son más usados que los superiores, y a su vez las terrazas son mucho menos usadas que los jardines que tienen conexión directa con la casa sin mediación de una escalera. La pila de objetos que se juntan en los escalones más bajos, esperando que alguien la suba, es un testimonio elocuente sobre la barrera física y psicológica que supone el uso de una escalera.

aplicación de la psicología de la escalera

Tanto los escalones como las escaleras representan un genuino desafío físico y psicológico para los peatones. Siempre que sea posible, buscarán evitarlos. Sin embargo, al igual que el largo de una calle, las escaleras pueden ser camufladas para aparentar ser obstáculos menos tortuosos. Si en el arranque de una escalera que subiera cinco niveles pudiésemos ver todo su desarrollo, el recorrido nos parecería eterno y la gran mayoría no emprendería el mismo salvo que su vida dependiera de ellos. En situaciones como esta, es interesante observar cómo funciona el extendido principio de la "psicología de la escalera".

Las escaleras se alinean de manera tal que a la llegada de un tramo se continúa con el arranque de otro. Así, el recorrido se subdivide en trayectos más cortos. Es como moverse plaza a plaza, y quien sube nunca llega a observar la escalera en toda su longitud. De este modo, se logra que la gente ingrese a un edificio y emprenda el ascenso. Y aun con todos estos artilugios, la gran mayoría prefiere usar el ascensor. Esta psicología de la escalera también es usada en espacios públicos, como la Plaza España en Roma, donde se demuestra que una caminata en subida puede combinarse perfectamente con una experiencia interesante.

Si hablamos sobre las visuales de óptimos espacios urbanos que alientan a la gente a caminar lo más que puedan, podemos llegar a una conclusión muy simple. Las escaleras y los escalones son verdaderos obstáculos, algo que debe ser evitado en la medida de lo posible. Cuando el escenario urbano requiere la presencia de una escalera, esta necesita dimensiones generosas, mientras que la psicología de la escalera y las vistas deben ser usadas de forma intencional. Las rampas y los ascensores se utilizarán tanto para manejar el tránsito peatonal que se mueve sobre ruedas como para facilitar el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.

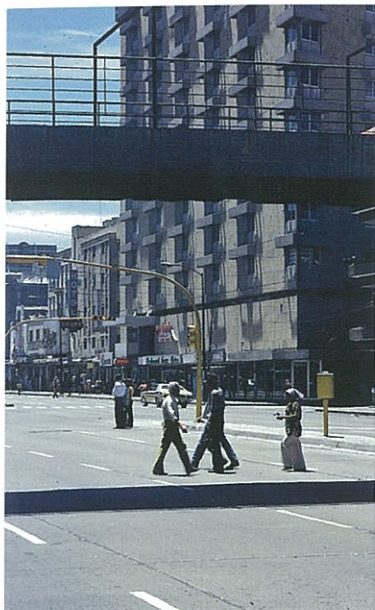
Las escaleras pueden ser tratadas como esculturas y como parte esencial del espacio urbano, por donde la gente puede desplazarse o permanecer (Plaza España, Roma, Italia).

las rampas antes que las escaleras

En las distintas instancias en que a una persona se le da la posibilidad de elegir entre una rampa o una escalera, observamos que en la mayoría de los casos opta por la rampa. El ritmo de la caminata puede mantenerse si las diferencias de altura se salvan con rampas de suaves pendientes para subir y bajar. Así también los niños, los discapacitados y los peatones que circulan sobre ruedas pueden completar sus recorridos sin interrupciones. Las rampas no imponen el mismo carácter que las escalinatas o las escaleras, pero generalmente se las prefiere más.

los pasos bajo nivel y los puentes son una opción de último recurso

En los primeros años de la invasión del automóvil, entre la década de 1950 y la de 1970, los trabajos de ingeniería vial se enfocaban de modo acrítico en incrementar la capacidad de los caminos y en prevenir accidentes a los peatones. En muchas ocasiones, la solución a ambos problemas fue segregar el tránsito y encauzar el flujo peatonal para que pase por arriba o por debajo de una calle mediante un puente o un paso bajo nivel. De esto se desprende que los usuarios debían atravesar una escalera en alguno de los costados del pasaje. Los planificadores urbanos se dieron cuenta rápidamente que estas soluciones eran bastante impopulares y que solo funcionaban si se los encerraba dentro de una gran cerca, de manera de obligar al peatón a caminar en este sentido. Inclusive así, no se ofrecía una respuesta satisfactoria a la cuestión de los coches para bebés, las sillas de ruedas o las bicicletas.

Los pasos bajo nivel además contaban con otra desventaja, y es que eran oscuros y húmedos. Las personas tienden a sentirse inseguras si no pueden ver qué hay delante suyo cuando caminan. Resumiendo, tanto los carísimos pasos bajo nivel como los puentes entraban en conflicto con la premisa básica con la que debe cumplir un buen escenario peatonal. Si observamos estas opciones de cara a las nuevas tendencias que privilegian la circulación

Los pasos peatonales sobre nivel deben ser opciones de último recurso, y solo funcionan si la gente se ve físicamente impedida de cruzar la calle.
A la derecha: en las ciudades japonesas, los pasos sobre nivel están integrados a un sistema más amplio. Esto conlleva un alto nivel de dificultad, y a su vez muy pocas veces resulta en paseos urbanos interesantes (Sendai, Japón).

a pie o en una bicicleta dentro del espacio urbano, vemos claramente que tanto los pasos bajo nivel como los puentes solo deberían ser usados en casos especiales, donde haya que atravesar una autopista, por ejemplo. Se deben encontrar soluciones que permitan que los ciclistas y los peatones se muevan siempre a la altura de la calle, para así poder cruzar las esquinas con dignidad. Un modelo de tráfico integrado también logrará que las calles urbanas sean más amigables y seguras, ya que los automóviles deberán circular más lentamente y detenerse mayor cantidad de veces.

El mundo está lleno tanto de pasos peatonales bajo nivel como de puentes abandonados. Pertenecen a otro tiempo y a otra filosofía.

adoquines desparejos y baldosas chatas

El pavimento juega un papel importante a la hora de determinar la comodidad con la que se mueve un peatón. La calidad de las superficies empieza a tomar un rol cada vez más preponderante, en un mundo donde hay cada vez mayor cantidad de adultos mayores, discapacitados, gente que circula en *rollers* o en patineta y padres que quieren llevar a sus niños

Los adoquines son piedras con un atractivo especial pero no son la mejor opción para los peatones.

Por muchos años, los peatones de Zürich, Suiza, eran obligados a usar túneles para llegar a la principal estación de ferrocarril. Estos pasos bajo nivel ahora han sido reemplazados por pasarelas al nivel de la calle.

a la ciudad. Sería algo deseable que las superficies fueran parejas y antideslizantes. Los adoquines tradicionales y las lajas naturales son calcáreos de mucha presencia visual, pero no están a la altura de los requerimientos contemporáneos de seguridad y confort. En aquellos lugares donde se quiera mantener el tipo de carácter que ofrecía el adoquinado, se recomienda usar granitos planos. Así se le asegura un tránsito sin mayores complicaciones a quienes circulan en sillas de ruedas o conducen carros de bebé, a los adultos mayores, a los discapacitados y a las mujeres en tacos altos. Este tipo de pavimento, que combina lo viejo con lo nuevo, es usado en numerosas ciudades y puede cumplir la función de ser un solado elegante en el espacio público sin dejar de ser un tributo a la tradición.

por favor, ¡que esto se mantenga todo el año!

En tanto y en cuanto sea posible, una ciudad que sea buena para caminar debe mantenerse así todo el año, de día y de noche. En invierno es importante levantar la nieve y, tomando como ejemplo lo que hace Copenhague, las bicisendas y áreas peatonales deben limpiarse antes que las calles donde circulen automóviles. En los días fríos en que el pavimento está cubierto con una fina capa de hielo, los peatones corren con un riesgo mucho mayor de sufrir un accidente que un automovilista, que manejará más despacio y de modo más prudente. En todas partes del mundo, y en todas las estaciones, asegurarse de que los peatones se muevan sobre superficies antideslizantes forma parte de una estrategia integral de alentar a las personas a caminar en el espacio urbano.

La iluminación se vuelve un factor crucial una vez que oscurece. Proveer un nivel óptimo de luz para las personas y uno aceptable para las fachadas y las esquinas de las calles es indispensable para lograr que la población use las vías peatonales y aumente su sensación de seguridad, como así también la seguridad real. También hay que asegurar una cantidad suficiente de luz sobre los escalones y las superficies pavimentadas para que los peatones puedan maniobrar de modo seguro.

Por favor caminen, todo el año y a toda hora.

4.3
Ciudades buenas para las actividades de permanencia

ciudades pobres — ciudades ricas

Las actividades que se desarrollan en una ciudad pueden englobarse en dos grandes grupos: las de movimiento y las de permanencia.

Al igual que las de movimiento, las actividades de permanencia pueden cubrir un espectro relativamente amplio. El carácter y la variedad de estas dependen del contexto y del nivel económico. En muchos países en vías de desarrollo, la mayoría de las actividades surgen de la mera necesidad. Debido a esta situación, la calidad del entorno urbano prácticamente no ejerce influencia alguna en estas tareas que se llevan a cabo en el espacio público.

En los países económicamente más avanzados, las actividades de permanencia que se desarrollan en el espacio público están dictadas por el deseo de hacerlas. La gente camina, se sienta y para en aquellos sitios que encuentra atractivos.

La calidad urbana es una característica esencial en ciudades más prósperas. Sin embargo, hay que hacer esfuerzos para que todos gocen de estas ventajas, más allá de sus recursos económicos.

En el siguiente apartado, discutiremos acerca de cuáles son los requerimientos para que una ciudad pueda alojar actividades de permanencia de forma satisfactoria, partiendo de la base de que la calidad urbana es el punto de partida para cualquier iniciativa.

las actividades necesarias y las opcionales

Las actividades de permanencia pueden ser rápidamente clasificadas de acuerdo al grado de necesidad que ostentan. En un extremo se encuentran aquellas tareas requeridas que no dependen de la calidad urbana: el comercio callejero, la limpieza y el mantenimiento. Los diversos bienes y materiales que circulan mientras la gente espera cruzar la esquina o que llegue un autobús. En la otra punta de la escala están las actividades de permanencia opcionales, entre las cuales podemos mencionar las estadías en el banco de una plaza o en un café, mirando cómo se desenvuelve la vida urbana. En este tipo de escenarios, la calidad de la situación, del clima y del sitio es fundamental.

la calidad de una ciudad se reconoce en función de la cantidad de gente que no camina

Es tan importante la calidad urbana cuando se trata de las actividades de permanencia que estas incluso pueden ser utilizadas como un patrón contra el cual medir el grado de atractivo que tiene una ciudad. Que haya muchos peatones no es necesariamente una señal de que exista un alto nivel de urbanidad; la presencia de mucha gente caminando simplemente puede ser un indicador de que no hay suficientes opciones de transporte público, o de que los servicios básicos están alejados unos de otros. Asimismo, se puede alegar que no ver grandes multitudes circulando es señal de la calidad urbana de un lugar. En una ciudad como Roma, lo que llama la atención es la gran cantidad de gente sentada o parada en una plaza

Las actividades de permanencia son diferentes en distintas partes del mundo. En los países en vías de desarrollo, la gran mayoría de este tipo de actividades está dictada por la necesidad, mientras que en los países más prósperos son generalmente recreativas y se llevan a cabo de manera voluntaria (Yakarta, Indonesia; y Roma, Italia).

sin moverse. Y eso no es por necesidad, sino porque la calidad del entorno alienta a que esto pase. Es dificultoso moverse dentro de un escenario urbano donde hay tantos estímulos para quedarse quieto y mirar. La otra cara de la moneda está representada por vastas nuevas áreas por las cuales camina muchísima gente que raramente se detiene en ellas.

pararse

Pararse, por lo general, es una actividad de corto plazo. El tiempo que una persona puede estar parada y sentirse cómoda es limitado, y los requerimientos de calidad para ello son mínimos. El peatón siempre puede detenerse rápidamente y echar un vistazo a lo que está pasando. Puede mirar una vidriera, escuchar una banda de música callejera, saludar amigos o simplemente parar su marcha por unos instantes. Estas detenciones breves

Conocido como el efecto del borde, los límites del espacio público ejercen un atractivo magnético para la gente. Es en estos lugares que nuestros sentidos pueden dominar el espacio, ya que estamos de frente a lo que está sucediendo y nuestras espaldas están cubiertas (ejemplos de Nueva Zelanda, Estados Unidos, Australia y China).

ocurren espontáneamente en el espacio urbano, sin que importe el lugar o la comodidad de la situación. El caminante se para y se queda quieto si tiene un problema de algún tipo o si algo le llamó la atención.

el efecto del borde

La situación es muy distinta si la gente se detiene por períodos más largos de tiempo. En este caso, necesitan encontrar un buen lugar para sentarse. Cuando alguien no sabe cuánto tiempo deberá quedarse en un lugar, o si tiene que encontrarse con alguien, por ejemplo, busca un sitio atractivo donde esperar.

En cualquier situación donde una persona se ve forzada a permanecer durante un tiempo en un mismo lugar, busca acomodarse sobre el borde urbano, un fenómeno que se conoce como el "efecto del borde". Al apoyarnos sobre este paramento no interrumpimos el tránsito peatonal, y al mismo tiempo podemos observar todo de forma callada y discreta. Las ubicaciones en el borde proveen una serie de beneficios importantes: hay espacio delante de uno al cual mirar, la espalda está cubierta, por lo que no habrá sorpresas que vengan de atrás, y hay contención física y psicológica. La gente se ubica dentro de un vano o un nicho, o simplemente apoyada contra la pared. También los factores climáticos se ven atenuados, ya que la persona se ve protegida por los elementos constructivos y decorativos. Es un buen lugar para estar.

La preferencia que demuestra la gente en ubicarse sobre el borde de un espacio está vinculada a nuestros sentidos y a las conductas que guían nuestras interacciones sociales. El origen por esta inclinación de tener un buen espacio sobre el borde puede ser rastreado hasta nuestros antepasados cavernícolas. Ellos se sentaban en las cavernas con sus espaldas apoyadas contra la pared, el mundo delante de ellos. En tiempos más recientes, vemos cómo el fenómeno se repite en un salón de baile, donde los asistentes deambulan entre temas pegados a las paredes. Y cuando estamos en nuestras casas, muchas veces nuestro asiento preferido es el sillón esquinero.

Ubicarse sobre los bordes es una cuestión fundamental cuando se trata del espacio urbano, donde las esperas más prolongadas deben realizarse rodeado de extraños, porque nadie quiere que se note que está solo y esperando a alguien. Si nos paramos junto a la fachada de un edificio, al menos tenemos donde apoyarnos.

El espacio urbano sin bordes no ofrece alternativas atractivas para quedarse. Es común encontrar espacios urbanos que oscilan libremente dentro de otros más grandes, rodeados por un tránsito intenso y sin conexión con las fachadas que lo rodean. Que haya contacto directo con un edificio en al menos una cara de las cuatro que componen una plaza aumenta las chances de que se generen actividades de permanencia importantes, ya que se les da un soporte físico a ciertos servicios para el lugar. Las actividades que se desarrollarán en la planta baja pueden ayudar a transformar una plaza de un sitio de paso a uno de permanencia.

El factor común que tienen los espacios urbanos vacíos en numerosas nuevas áreas de la ciudad es que nadie se tomó el trabajo de proveerles bordes activos y actividades de permanencia. La gente no tiene, literalmente, ninguna razón para quedarse.

el efecto del borde, o el placer de encontrar apoyo

Los estudios que analizan el comportamiento de la gente en las fiestas y recepciones nos proveen información valiosa sobre la naturaleza de lo que

Como todos los seres humanos, los niños, los adultos mayores, los religiosos y los laicos necesitan un apoyo físico y psicológico cuando están dentro de la ciudad (ejemplos de Italia, Dinamarca y Guatemala).

es un buen espacio para permanecer. Hay una primera situación que se da en estas ocasiones y es que los invitados, principalmente los que llegan más temprano, buscan lugares donde ubicarse para apoyarse en la pared. Otra característica a notar es el llamado "efecto piano", donde un grupo de asistentes se establece en una esquina, sobre un sillón o en la zona del borde. De esta manera, toman una zona que convertirán en propia, un lugar especial que dejará de ser un simple espacio en la habitación y pasará a ser su ámbito. Al tener sus espaldas contra la pared, se sienten seguros, y al estar cerca, a lo mejor, de un piano o una columna, se encuentran acompañados y en dominio de la situación.

Los detalles de una fachada y el equipamiento también brindan cobijo cuando se trata de permanecer en la zona de borde de un espacio público. Los bolardos que se ven en la Plaza del Campo, en Siena, son un buen ejemplo de este tipo de apoyatura. Muchas actividades en la plaza se desarrollan cerca o en torno de estos elementos. Si el clima es bueno, es prácticamente imposible encontrar un bolardo libre de uso. Traten de imaginar qué sucedería si de golpe todos los bolardos desapareciesen: una gran cantidad de actividades quedarían huérfanas, lo que seguramente derivaría en un uso menos intensivo de la plaza.

Los bordes urbanos tienen la potencialidad de ser sitios altamente requeridos para permanecer en la ciudad, pero es importante recordar que las zonas más atractivas para pasar el tiempo son aquellas donde una buena área de borde se combina con una fachada de detalles interesantes. No todos los frentes lo alientan a uno a quedarse esperando. Una fachada lisa, sin relieves ni detalles, de hecho tiene el efecto contrario.

el efecto nicho, o el placer de estar casi presente

Tanto los bordes urbanos como los detalles de una fachada, sean columnas, escalones o nichos, deben ser considerados en contexto. No alcanza con que una ciudad tenga bordes, sino que además deben contar con señales que le indiquen al transeúnte que está frente a un lugar en el cual puede detenerse y sentirse cómodo.

Si queremos encontrar qué elementos de una fachada urbana pueden ser considerados óptimos para que la gente los use y se sienta protegida, los nichos saltan rápidamente a la vista. Es fácil encontrar cobijo aquí: hay algo en que apoyarse, hay protección contra el viento y las inclemencias climáticas, y hay buenas vistas del entorno inmediato. Una de las cosas que más atraen de un nicho es la posibilidad de pasar casi inadvertido. En estos espacios, el individuo tiene la opción tanto de esconderse como de emerger rápidamente si ocurriese algún evento sobre la calle o la vereda.

las ciudades óptimas para permanecer tienen fachadas rugosas y buenos puntos de apoyo

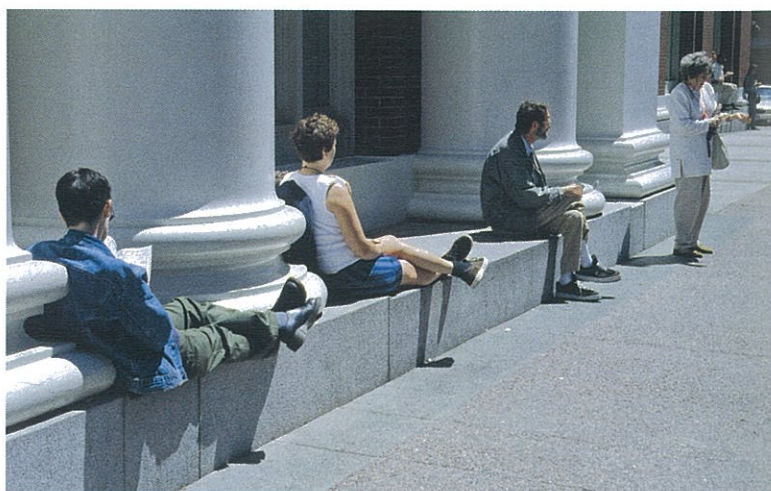
En la sección anterior hicimos referencia a la psicología de la caminata y de las escaleras. Esta parte dedicada a las actividades de permanencia en la ciudad ofrece observaciones similares en cuanto a los sentidos y a los comportamientos de las personas. Así se pueden extraer recomendaciones sobre cuál sería una estrategia que reforzara este tipo de actividades en la ciudad. Puesto de una manera simple, las ciudades que ofrecen las mejores opciones para permanecer tienen fachadas rugosas y buenos puntos de apoyo. Por el contrario, las urbes sin bordes o con frentes lisos, sin detalles, tienen poco que ofrecer en cuanto a "psicología de permanencia" se refiere.

sentarse

La gente que debe permanecer por un tiempo prolongado en la ciudad se cansa de estar parada y rápidamente busca un lugar donde sentarse. Cuanto más extenso sea el período que deba esperar, más empeño pondrá en buscar el lugar justo para instalarse. Los mejores sitios combinan numerosas ventajas y pocas contras.

¿dónde están los buenos asientos?

Para tratar de determinar cuán óptimos eran los asientos de un lugar, se desarrolló una escala de cuatro puntos, en combinación con un estudio de 1990 sobre la calidad urbana en el centro de Estocolmo.[9] De modo resumido, se puede afirmar que los requerimientos generales que hacen a la calidad de un buen sitio para sentarse son: un microclima agradable, una correcta ubicación, preferentemente cerca de un borde, con la espalda contra la pared, vistas interesantes, un bajo nivel de ruido que permita la conversación y la ausencia de polución. Las vistas son muy importantes. Si hay atracciones especiales, como ser espejos de agua, árboles, plantas, espacios que no se extienden al infinito, buena arquitectura y obras de arte, el individuo querrá verlas. Al mismo tiempo, pretenderá observar la gente y las interacciones que se dan en el espacio que lo rodea.

Los nichos y las aberturas en paredes urbanas son huecos que atraen a la gente que quiere permanecer en el espacio urbano (ejemplos de España, Portugal, México y Canadá).

Los estudiantes de arquitectura también prefieren instalarse a lo largo de una fachada irregular (Aberdeen, Escocia).

Que haya buenas vistas depende, naturalmente, del sitio, pero observar a las personas y la vitalidad urbana es la atracción principal. Cuando el clima, la ubicación, la protección y las vistas se combinan en un mismo lugar, sentarse allí equivale a entrar al mejor de los mundos. Las personas sienten que han encontrado un lindo lugar, en el cual pueden permanecer por mucho tiempo.

De modo esperable, el estudio de Estocolmo indica que hay una clara conexión entre la calidad de los asientos de un sitio y el uso individual que se hace de ellos. Los asientos que no tenían mucho que ofrecer eran raramente usados (entre un 7% y un 12%), mientras que aquellas ubicaciones que contaban con numerosas cualidades gozaban de un porcentaje de ocupación mucho más alto (entre el 61% y el 72%). El estudio, que se llevó a cabo en días de verano con buen clima, también reveló que los bancos de los parques tampoco son muy utilizados.

Siempre habrá unos cuantos asientos libres en cualquier espacio público, ya sea porque la gente se mueve o le gusta dispersarse, o bien porque se aplica la famosa ley de separación "a un brazo de distancia".

En el más famoso "banco con una vista", en Sergelstorget, Estocolmo, el tiempo máximo que un asiento permanecía vacío alrededor del mediodía era de 22 segundos. Sin embargo, a pesar de la demanda por bancos con buenas vistas, la ocupación solo llegaba al 70%. La presencia de lugares vacíos es un indicador clave del grado de confort físico y psicológico que los usuarios tienen. A las personas les gusta sentir que están próximas a otras, pero no tan cerca.[10]

asientos primarios y secundarios

El grado de confort que ofrece un asiento juega un papel tanto en nuestra elección como en la cantidad de tiempo que permaneceremos en él. Proveer una cantidad óptima y variada de ubicaciones públicas en la ciudad es una tarea que requiere combinar asientos primarios y secundarios. Los del tipo primario son esencialmente muebles, con respaldo y apoyabrazos: bancos de plaza, sillas y asientos de bar y café. En todos los casos, las distintas piezas del asiento solo contribuirán a la comodidad de aquellos que quieran permanecer un tiempo prolongado en el lugar, o de aquellos como los adultos mayores que necesitan de alguna ayuda para sentarse y

La presencia de bancos, árboles y cestos de residuos dispuestos de forma ordenada a lo largo de una plaza no ofrece ni comodidad ni un entorno visual agradable (Córdoba, España).

volverse a parar. El diseño también es importante, al igual que los materiales, el grado de aislamiento térmico y su resistencia al agua.

Además de estos puestos primarios, más cómodos y mejor ubicados, también hace falta una opción de asientos secundarios, lugares donde la gente puede detenerse y descansar de modo más espontáneo. Hay una gran variedad de objetos que pueden ser usados con este fin: pedestales, escalones, bolardos, monumentos, fuentes de agua y hasta el mismo suelo urbano. En aquellos días que existe una gran demanda por sentarse, los sitios secundarios hacen una contribución para complementar la oferta de asientos de una ciudad. Estas opciones tienen además la ventaja de que son usadas como escalones, pedestales, para macetas, etc., el resto del año, pudiendo convertirse en sillas urbanas cuando la ocasión lo requiera.

Antes, solía ser común que se diseñara tanto a los edificios como al equipamiento urbano como elementos bellos que además le aportaban a la gente lugares donde sentarse. Venecia tiene pocos bancos pero cuenta con una gran variedad de elementos urbanos, aptos para servir como asientos. "La ciudad entera sirve como una silla", afirma William H. Whyte en referencia a Venecia, en el film *La vida social de los pequeños espacios urbanos.*[11]

A la izquierda: la ubicación y el diseño de los asientos juega un papel importante a la hora de elegir donde sentarse. Los tubos de acero son una solución problemática (Japón).
A la derecha: este banco, ubicado justo donde calienta el sol, alienta a la gente a permanecer en él (España).

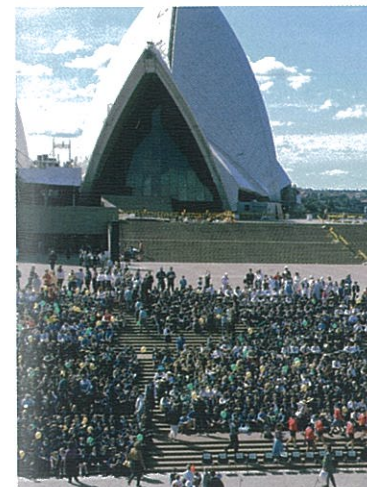
¿dónde se sienta cada uno?

En general, los niños y los jóvenes pueden sentarse en cualquier lado y sobre cualquier superficie. Ni el confort, ni el clima, ni los materiales juegan un papel importante en su decisión. Son estos dos grupos los que normalmente ocupan las ubicaciones secundarias de una ciudad. Los adultos y los ancianos buscan mayor comodidad y son más meticulosos a la hora de elegir donde sentarse. Para estos sectores, la presencia de un equipamiento urbano cómodo, que tenga apoyabrazos y respaldo, además de estar construido con materiales adecuados, son cuestiones decisivas que tomarán en cuenta a la hora de decidir sentarse y permanecer en el espacio público. Si se sostiene esta idea de hacer un espacio público para todos, es vital ofrecer puestos cómodos para el estrato de ciudadanos mayores. Los jóvenes siempre encontrarán donde sentarse.

espaldas rectas y sentaderas frías

En una sección anterior dijimos que las estadías prolongadas en el espacio público son una característica fundamental de las ciudades vitales. El proyecto de crear urbes socialmente viables para todos significa ofrecer oportunidades de permanencia para personas de todas las edades.

Aquí nos encontramos con otra área donde la práctica arquitectónica entra en contradicción con los principios básicos para poder forjar un espacio público que sea cómodo y atractivo. Al observar dónde se ubican los asientos urbanos, como así también el diseño y los materiales utilizados, queda en evidencia que hay un total desprecio por la vida urbana.

El espacio urbano de calidad debería ofrecer ubicaciones primarias, que toman la forma de bancos y sillas, como así también opciones secundarias: escalones, monumentos, la base de una escalera, etc. (esculturas para sentarse, en Copenhague; equipamiento en el cual recostarse, en la ciudad de Hafen, Hamburgo; y asientos como parte del paisaje urbano, en la Ópera de Sidney).

Hay numerosos diseñadores y arquitectos que tienen una tendencia a ubicar bancos urbanos de piedra como un gesto decorativo delante de un edificio. Sin embargo, los usuarios generalmente no comparten el mismo entusiasmo por esta pieza incómoda de mobiliario urbano.

Cuando se construyen bancos incómodos en el espacio público, siempre es una buena idea agregar un par de figuras de bronce sobre ellos, de manera de asegurarse que estén ocupados a toda hora (Hasselt, Bélgica).

Los bancos se erigen en el medio de la nada, lejos de los bordes, los rincones y los recovecos. Los asientos toman la forma de un pedestal, que están en sintonía con el diseño de los bloques construidos que los rodean, pero no con las personas que quisieran usarlos. Si bien el granito pulido y el mármol son buenas opciones, usar estos materiales fríos es adecuado de Barcelona hacia el Sur, y solo durante algunos meses al año. A esto hay que agregar que si no tienen respaldo, nadie permanece en ellos por mucho tiempo.

sillas movibles

Anteriormente mencionamos que las ubicaciones primarias de una ciudad podían ser bancos de distintos tipos, pero también se pueden disponer sillas movibles como las que se usan en los parques parisinos, o en el parque Bryant, de Nueva York. Este tipo de mobiliario le ofrece mayor flexibilidad al usuario, que puede moverse con su silla para aprovechar todo el sitio, así como también el clima y las vistas. Esta libertad de uso ofrece valiosas oportunidades para acomodar estos espacios de acuerdo a las necesidades de cada situación.

La posibilidad de poder guardar este equipamiento de acuerdo con las estaciones es otra ventaja. El escenario de sillas vacías en una plaza o en un parque durante los meses de invierno es similar al que ofrece una ciudad costera fuera de temporada.

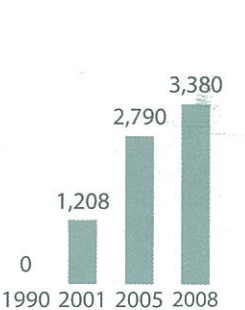
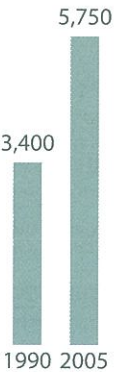
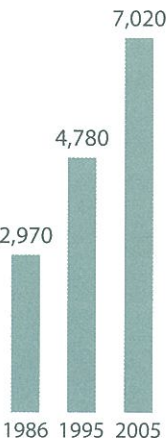
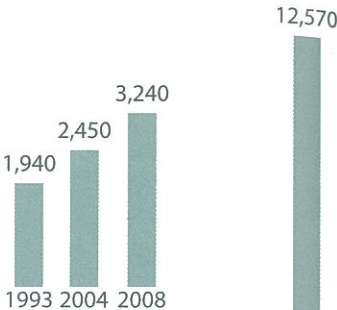
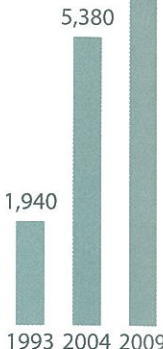
permanecer en zonas de transición, entre la esfera pública y la privada

La discusión hasta este momento ha girado en torno a los placeres gratuitos que ofrecen los bancos, las sillas y el equipamiento urbano en general, a cualquiera que se mueve por el espacio público. Por otro lado, opciones de permanencia del ámbito semiprivado ubicadas sobre los bordes urbanos también pueden tener un impacto en el nivel de actividad total de una ciudad. Estudios realizados sobre diversas áreas centrales urbanas, calles y complejos residenciales indican que la permanencia en un balcón, una terraza o un jardín delantero que bordea el espacio urbano, muchas veces suma un gran porcentaje de todas las actividades de permanencia.[12] Las zonas de borde a las cuales la gente puede acceder fácilmente y acomodar de acuerdo a su gusto propio son, naturalmente, usadas más intensamente que cualquier otra opción de permanencia de la ciudad. El grupo de usuarios está claramente definido, y la oportunidad está al alcance de la mano.

el cappuccino — una bebida y una explicación

De todas las actividades de permanencia que se presentan sobre una zona de borde urbana, los cafés que se abren sobre una vereda juegan un papel importante en la conformación del paisaje urbano contemporáneo. En las últimas dos o tres décadas, las opciones para consumir al aire libre se han expandido a lo largo del espacio urbano.

Hace algunos años, solo era posible ver un café sobre la vereda en los países mediterráneos. Sin embargo, esta tendencia se ha expandido y ahora es posible verla en casi todos los países del primer mundo. A medida que los habitantes de las ciudades se vuelven más prósperos y tienen más tiempo libre, esta clase de actividad se ha comenzado a ver en lugares como Finlandia, Nueva Zelanda, Japón y hasta Alaska. Turistas que viajan por el mundo han visto este tipo de vida urbana en los cafés, y regresan con este concepto de la cultura cafetera a sus países de origen. Si alguna vez las características del espacio urbano fueron dictadas por las tareas

Las sillas transportables, que pueden ser movidas de un sitio a otro, ofrecen oportunidades flexibles y cómodas para permanecer en el espacio urbano (Plaza de la Municipalidad, Melbourne, Australia, y el Parque Bryant, Nueva York).

El crecimiento explosivo de las sillas de café en el espacio público es un fenómeno mundial. Refleja nuevos usos y nuevas formas de vivir la ciudad. La presencia de tazas de café en una mesa representa la posibilidad de tomar una bebida tanto como una excusa para permanecer en una ciudad por un largo período.[13]

obligatorias, los cafés han hecho que se impongan las actividades recreativas. La gente ahora tiene el tiempo y los recursos para disfrutar de la vida de la ciudad sentada sobre la vereda y tomando un café.

Si nos retrotraemos a 20 o 30 años atrás, la posibilidad de este tipo de actividades era impensada en lugares como Copenhague o Melbourne por una cuestión climática. Actualmente, cada una de estas ciudades cuenta con más de 7 mil cafés en sus áreas centrales, los cuales han ampliado gradualmente la cantidad de tiempo durante el cual ofrecen servicio al aire libre, hasta 8, 10 o 12 meses, extendiéndose un poco más cada año.[14]

La popularidad de los cafés y los largos períodos que la gente permanece en ellos pone de relieve la atractiva combinación de factores que ofrece: sillas cómodas y buenas vistas del entorno urbano y la gente que circula por él. El atractivo real y la justificación de los cafés es que permite entrar en contacto con la vida que ocurre en la vereda, el espacio público. La posibilidad de descansar y de beber algo es solo un aliciente más. Tomarse un café es la razón más evidente por la cual alguien se sienta sobre una vereda, pero es también una excusa para mirar el desenvolvimiento de la vida urbana. La razón por la cual los cafés son tan populares generalmente es por una combinación de esta variedad de atractivos. Esto se observa además en el hecho de que la gente permanece más tiempo que lo que demora en tomarse un café. La actividad real es tomarse un tiempo de recreación y disfrutar del espacio urbano.

Antiguamente, las personas pasaban muchas horas de su tiempo en la ciudad haciendo tareas requeridas, realizando diligencias y concretando trámites que no se podían hacer de otra forma. Caminar y permanecer en el espacio urbano era así una parte de la rutina diaria de actividades.

Hoy en día casi no hay trámites que obliguen a alguien a ir a la ciudad. En este escenario distinto, los cafés y las bebidas para llevar les brindan a los nuevos usuarios razones nuevas para permanecer en la ciudad.

una buena ciudad es como una buena fiesta: los invitados se quedan porque la están pasando bien

En la sección anterior hicimos referencia a cómo la vida urbana es un producto tanto del número de actividades como de su duración. También hemos demostrado que las actividades de permanencia y su extensión en el tiempo son un factor clave a la hora de crear espacios y ciudades vitales. Del mismo modo, tener mucha gente que se queda poco tiempo en la ciudad no aporta mucho a la vida urbana.

Alentar a las personas a caminar y a andar en bicicleta en el espacio urbano es un punto de partida, pero no es suficiente. También se debe impulsar la opción de sentarse y permanecer en la ciudad. Las actividades de permanencia son fundamentales si se quiere tener no solo una ciudad vital, sino una ciudad vital y disfrutable. La gente se queda en un lugar si es atractivo, significativo y placentero. Las buenas ciudades se parecen así a las buenas fiestas: los invitados se quedan si la están pasando bien.

La cultura del café se ha expandido rápidamente en los últimos años, aun a aquellas regiones en las cuales antes hubiera sido impensable (tarde de verano, Reikiavik, Islandia).

4.4 Ciudades óptimas para el encuentro

mirar, escuchar y hablar — un prerrequisito común

Una ciudad considerada óptima para los encuentros ofrece oportunidades para tres actividades humanas básicas: mirar, escuchar y hablar.

Los encuentros en el espacio urbano se dan en varios niveles. Los contactos pasivos, donde se presentan oportunidades para simplemente ver y oír lo que ocurre en la ciudad es una forma de contacto voluntaria y simple. Ver y ser visto es la manera más extendida y común de conocer otra gente.

Comparado con la cantidad de contactos que se producen mediante la vista y el oído, los encuentros más activos y directos conforman un grupo pequeño pero versátil. Puede haber reuniones espontáneas o planeadas, encuentros inesperados, saludos, intercambios verbales y charlas entre conocidos que se cruzaron en una caminata. La gente pide indicaciones para encontrar algo y se les señala cómo llegar. Hay conversaciones entre familiares y amigos que comparten un recorrido por el espacio público. También se registran charlas sobre un banco de plaza, en una parada de autobús, y hasta con el vecino ocasional de uno, si es que la oportunidad aparece u ocurre algo inesperado. Hay situaciones para observar, músicos a los cuales escuchar y grandes espectáculos públicos, tales como desfiles, fiestas callejeras y manifestaciones, de las que se puede ser espectador o participante.

Combinadas de diversas maneras, las oportunidades para mirar, oír y hablar son un prerrequisito para la comunicación entre las personas dentro del espacio urbano.

una buena vista es esencial

Observar lo que ocurre en el espacio público es una de las atracciones urbanas más atractivas y populares. Mirar a la gente es una actividad universal que ocurre siempre que caminamos, nos paramos o nos sentamos. El uso de bancos públicos se incrementa si estos garantizan buenas vistas de otras personas. La posibilidad de ver otras cosas, tales como árboles, fuentes, agua y obras de arquitectura también debería formar parte del cúmulo de consideraciones a atender por parte de un planificador urbano. Las vistas son aún mejores si se combinan varias atracciones. Determinar con cuidado cuáles serán las mejores vistas es una de las tareas a realizar si se quiere obtener mayor calidad urbana.

por favor, que haya líneas de visión sin obstáculos

Tener una vista atractiva de la ciudad libre de obstáculos es una necesidad vital. Debido a esto, la tarea de crear estos recorridos visuales debería ser tratada con el mismo esmero que se pone en los objetos a observar. En muchas ciudades, la presencia de autobuses y automóviles estacionados, edificios mal ubicados, equipamiento urbano y vegetación dificulta esta visión.

Otro problema específico es la línea visual que se obtiene desde un balcón o una ventana en un edificio. En este caso, los obstáculos se ven materializados en los bastidores de las carpinterías, colocados a la altura de los ojos, impidiéndole a la gente que está adentro tener una imagen clara de lo que sucede afuera. Una baranda demasiado maciza ubicada en un balcón o en una terraza también bloquea la vista y previene al usuario de seguir lo que pasa en la calle o en la plaza de la cuadra. El secreto está en que el arquitecto, a la hora de diseñar los detalles de una casa, trate de imaginarse qué podrá verse desde cada ambiente, sin descuidar la privacidad de los habitantes de la vivienda.

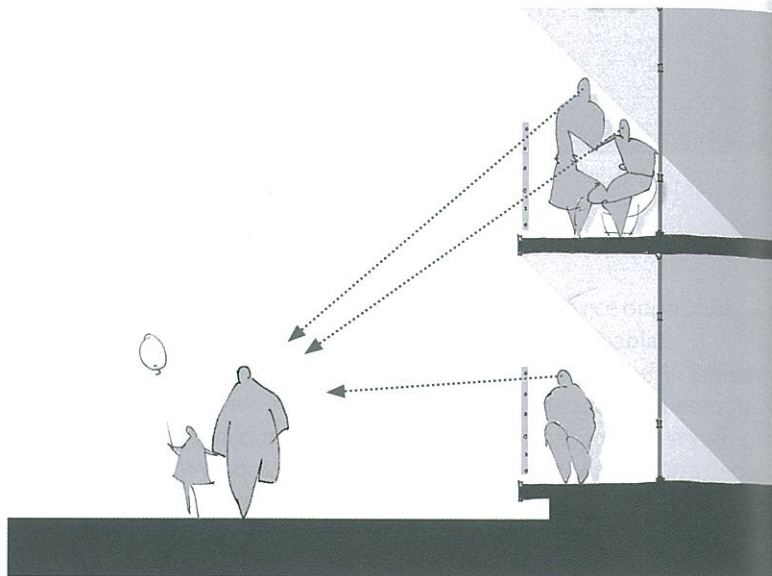
En este caso, también es importante estudiar, en cortes de los edificios y las calles, las líneas de visión que se generan tanto para un adulto parado y uno sentado, como para un niño.

contacto visual — desde y hacia los edificios

En secciones anteriores ya hemos hecho referencia a lo importante que es un buen contacto visual entre el interior y el exterior al nivel de la calle. Una cuestión importante a la hora de sopesar las oportunidades de contacto que existen para todos, tanto para los que están adentro como para los que están afuera, es que la gente que ocupa la planta baja de un edificio pueda cruzar una mirada con las personas que circulan por la vereda.

En este caso también es fundamental que haya una cuidadosa planificación, para evitar que las necesidades de privacidad terminen eliminando estas oportunidades para el intercambio y el contacto. Tanto un comercio como una oficina operan con una gran cantidad de acceso visual. Las tiendas Apple, que en su gran mayoría cuentan con una fachada totalmente transparente, son indicativas de cómo la vida comercial puede incorporarse visualmente a la vida urbana. Por el contrario, hay numerosos locales y negocios, como los supermercados, que se constituyen como entes aislados de la vida pública, sellados herméticamente mediante muros divisorios, vidrios oscuros o carteles de publicidad, empobreciendo así la experiencia urbana. Otra situación desafortunada que se presenta es el uso de cortinas de enrollar totalmente opacas, las cuales tapan las vidrieras pero a su vez contribuyen a que una calle se torne más insegura y menos interesante durante la noche o el fin de semana, ya que los peatones no tienen nada para observar o experimentar a lo largo de esas fachadas negadas.

El contacto visual entre el exterior y el interior genera oportunidades para sumar experiencias —en ambos sectores.

Es importante considerar cuál es el camino visual entre el interior y el exterior, de manera tal que las personas puedan ver qué sucede, ya sea que estén paradas o sentadas. Se debe poder garantizar un amplio campo de experiencia visual sin comprometer la privacidad del interior.

Las barandas de este balcón en un complejo residencial de Ralph Erksine fueron diseñadas para permitir una buena visual hacia abajo (Ekerø, Estocolmo, Suecia).

Trabajar cuidadosamente con los campos de visión asegura que haya buen contacto visual entre el interior y el exterior en este complejo residencial (Parque Sibelius, Copenhague, también ver página 102).

Las fachadas completamente cerradas impiden el contacto visual entre el interior y el exterior. Estas calles tienen poco para ofrecer a los peatones, lo que agrava su sensación de inseguridad por las noches.

Arriba a la derecha: fachadas cerradas a lo largo de una nueva calle peatonal en Londres, Inglaterra, y fachadas abiertas en Melbourne, Australia, donde una visionaria política pública asegura la existencia de plantas activas al nivel de la vereda en nuevas construcciones.

En muchas oportunidades, la respuesta a este problemático tipo de cerramiento es una política urbana pública que asegure el funcionamiento de una plantas bajas activas y visualmente atractivas. Podemos encontrar un buen ejemplo de este tipo de situaciones en Melbourne, donde se implementó que el 60% de las fachadas de planta baja de un edificio nuevo deben ser abiertas y atrayentes. Numerosas ciudades han dispuesto iniciativas similares a esta, con buenos resultados.

Con respecto al caso de una vivienda, hay varios tipos de cerramientos parciales que permiten observar lo que ocurre en el exterior, evitando a su vez que no se perturbe la privacidad de la casa. Esta protección puede tomar la forma de una pantalla o de alguna disposición de plantas; también se puede mantener a los transeúntes a un brazo de distancia mediante la colocación estratégica de escalinatas, maceteros o pequeños jardines. Las diferencias de altura también pueden ser implementadas, de modo que el recinto privado se encuentre un par de escalones más arriba que el ámbito público. Esto permite que haya una buena visual de la vida urbana, impidiendo a su vez que alguien pueda observar el interior de la vivienda.

escuchar y hablar

Es importante que exista la posibilidad de hablar y escuchar en el espacio público, aunque hay que señalar que estas cualidades se degradan, a medida que en las ciudades aumenta la intensidad del ruido del tránsito. La

Uno de los mayores problemas de calidad urbana que tienen las calles de las ciudades contemporáneas es un nivel alto y fluctuante de ruido, lo que dificulta la conversación entre las personas.

En ciudades peatonales como Venecia, el nivel de ruido generalmente está por debajo de los 60 dB. En estas condiciones, se puede mantener una conversación, inclusive a distancia.

oportunidad de mantener una conversación en el espacio urbano, en otra época era posible, es una empresa cada vez más complicada de llevar a cabo.

Realizar una caminata por Venecia y sus sendas peatonales o por las calles atestadas de automóviles de Londres, Tokio o Bangkok nos ilustra claramente los cambios que han ocurrido en el nivel de ruido que se registran en las calles de una ciudad. Estos *tours* de a pie también sirven para que queden visibles los aspectos positivos que se han perdido en este proceso.

Es llamativo el silencio con el que uno se encuentra al salir de la estación ferroviaria de Venecia. De golpe es posible escuchar voces, pasos, música y el canto de los pájaros. En cualquier lugar de Venecia es posible charlar de una manera calma y placentera con un semejante. Se pueden escuchar simultáneamente risas, pedazos de conversaciones, gente cantando en sus casas y muchos otros sonidos que hacen al entorno urbano. Una importante cualidad para una ciudad es que sea posible mantener una charla y percibir los sonidos que hacen a la actividad humana.

Caminar por una calle llena de vehículos, por otra parte, es una experiencia completamente distinta. El ruido de los automóviles, de las motos y, especialmente, de los autobuses y de los camiones se dispersa debido al rebote contra las fachadas, creando así un altísimo nivel de ruido constante que hace que sea muy difícil mantener una conversación. Es necesario gritar para que los interlocutores se escuchen, hablarse al oído y reducir la distancia al mínimo. Muchas veces, se debe completar la información infiriendo lo que el otro dice y tratando de leerle los labios. Cualquier tipo de intercambio significativo es imposible y, además, los fuertes ruidos son una fuente permanente de estrés.

Las personas que viven en esta clase de entornos ya están tan acostumbradas a este escenario que ni siquiera se dan cuenta de cómo la situación ha ido gradualmente empeorando. Mantener una conversación por teléfono móvil en la calle solo puede realizarse si uno se cubre con la mano el otro oído.

En estas urbes dominadas por el ruido, los parques, las vías libres de automóviles y las plazas son los únicos lugares donde aún es posible escucharse unos a otros. De golpe, se puede escuchar el sonido de la gente y de la actividad humana. Los músicos y los artistas callejeros se amontonan sobre las veredas de estas zonas peatonales, ya que sus actividades son imposibles de realizar en otras partes de la ciudad.

Al reducir el tránsito automotor en las calles de una ciudad, o al menos disminuir la velocidad de circulación, uno de los efectos más beneficiosos que se logra es bajar el nivel de ruido, haciendo que la comunicación entre las personas se vuelva posible nuevamente.

comunicación y nivel de ruido

Un nivel de ruido de 60 decibeles (dB) es considerado el máximo aceptable si se pretende que las personas puedan desarrollar una conversación óptima y variada, a una distancia normal.

A partir de este umbral, el oído humano siente cada aumento de 8 dB como si el nivel de ruido se hubiera duplicado. Esto quiere decir que, para una persona, un registro de 68 dB es percibido como si escuchara 120 dB, y 76 dB equivale a un nivel de ruido de hasta cuatro veces 60 dB.[15]

La Escuela de Arquitectura de la Academia Real Danesa de Arte condujo un estudio en Burano, un pequeño enclave peatonal en la zona del Lago de Venecia, y en una calle vehicular en Copenhague, donde analizó cómo era la relación entre la comunicación y el nivel de ruido en ambos escenarios.[16] En Burano se registraron 52 dB en una calle chica y 63 dB en una de las vías principales. Se observa que el ruido de fondo en la senda más importante es casi el doble del que hay en la más pequeña. En los dos casos, el nivel de ruido se mantuvo relativamente constante.

En ambos escenarios es posible llevar adelante una conversación agradable, inclusive a una distancia considerable. Las charlas se desarrollan sin percances a lo largo de los canales de la ciudad, en las calles o en las escaleras de los edificios.

En el caso de la calle vehicular de Copenhague, se registró un nivel de ruido de 72 dB con una intensidad de tráfico normal. Esa figura trepaba hasta los 84 dB cuando circulaban autobuses y camiones. Esos 72 dB representan un nivel de hasta cuatro veces superior que el medido en calles peatonales. En esta clase de escenario es muy difícil entablar una conversación, y por lo general solo se establecen intercambios que constan de pocas palabras, que se dan durante los cortos períodos en que no hay automóviles en la calle.

Se pueden encontrar niveles de ruido entre 60 dB y 65 dB en numerosas calles libres de automóviles donde se desarrollan algunas actividades

El equipamiento urbano puede complicar y hasta tornar imposible la posibilidad de establecer una conversación. De la misma manera, puede ser diseñado para alentar y ofrecer numerosas oportunidades para la charla —tal como queremos y necesitamos.

humanas, que resultan de la sumatoria de los niños jugando, los pasos, las conversaciones y las resonancias que se dan entre las fachadas, entre otros factores.

Otros estudios sobre la vida urbana, realizados en Londres en 2004, en Sidney en 2007 y en Nueva York en 2008, revelaron que en las calles centrales se registraron niveles de ruido en el orden de los 72 dB a 75 dB.[17]

Se descubrió que era complicado iniciar una conversación en las tres ciudades. En el caso particular de Londres, la combinación de calles estrechas, edificios altos y los ruidosos motores diesel que tienen los autobuses provocan un ámbito sonoro que hace que sea prácticamente imposible hablar en ciertos tramos de la ciudad.

paisaje para charlar

El equipamiento urbano puede contribuir a facilitar los encuentros en el espacio urbano. Los bancos largos y parejos, donde la gente se sienta hombro contra hombro, son aptos para mantener una separación de un brazo de distancia.

Estas banquetas sirven para preservar la esfera privada y la distancia justa, pero no son adecuadas para mantener una conversación. Es posible girar la cabeza y empezar una charla, pero si un grupo, una familia con hijos o un conjunto de amigos, por ejemplo, quisiera mantener algún intercambio, estos asientos no son los más adecuados. Una mejor solución es agrupar los bancos en una "zona para charlar".

El arquitecto Ralph Erskine (1914-2005) trabajaba sistemáticamente con este tipo de agrupamientos en todos sus proyectos. Lo que hacía era colocar dos bancos en ángulo, y una mesa pequeña entre ambos. Así, la gente podía sentarse y charlar, o bien usar la mesita. Y debido a que están dispuestos de forma abierta, cada banqueta también puede ser usada individualmente en el caso de que los usen personas solas.

Es posible encontrar buenos sitios para charlar en aquellas ciudades donde el espacio público cuenta con sillas móviles como parte de su equipamiento urbano. Este tipo de iniciativa nació en los parques parisinos, y desde ahí se ha extendido a numerosas otras zonas urbanas del mundo, tanto nuevas como antiguas.

Siguiendo esta lógica, no sorprende que un pedestal, sin respaldo de ningún tipo, sea la última opción en la cual sentarse si lo que se quiere es iniciar y mantener una conversación.

Puede ser muy frustrante para una familia tratar de sentarse juntos en asientos de este tipo que, para peor, generalmente están ubicados en el centro de un espacio, lejos de cualquier fachada protectora.

Los arquitectos muchas veces consideran que estos elementos son acordes con la arquitectura propuesta, pero no proveen condiciones óptimas para encuentros urbanos de ningún tipo.

encuentros musicales

La ciudad también es el escenario donde se producen encuentros, musicales y de otros tipos, donde diversos intérpretes comparten sus talentos con los demás. Puede ser un artista callejero, un malabarista o un actor, todas las actividades son coloridas y constituyen manifestaciones importantes que ocurren en el espacio público.

En este punto, tengo que hacer una confesión personal. Desde hace 30 años toco el trombón en una banda de jazz que se presenta en fiestas

El espacio público ha servido como un lugar de encuentro para las personas a lo largo de miles de años. Esta función sigue siendo una de las más importantes que tiene y una de las más apreciadas por todos.

callejeras, carnavales, inauguraciones varias y conciertos de góspel. Es fascinante tocar en diversos puntos de la ciudad y descubrir cuánto depende la música del lugar y el espacio. Una gran extensión de césped, por ejemplo, absorbe gran parte del sonido, mientras que el viento se encarga de dispersar otro tanto, por lo que tocar en este tipo de escenario deviene en una experiencia decepcionante. A su vez, al tocar en una plaza o en una calle antigua, la música levanta vuelo, especialmente si el espacio tiene dimensiones acordes con los sentidos humanos. En estos casos, ¡ocurre un genuino acontecimiento musical!

encuentros democráticos en todos los niveles

Hablar acerca de la ciudad como lugar de encuentro significa también hablar sobre las oportunidades que hay para los intercambios democráticos, donde la gente puede expresar su alegría, su dolor, su entusiasmo o su enojo, ya sea en fiestas callejeras, manifestaciones, desfiles o reuniones. Junto a los cruces y a los encuentros cara a cara que se dan entre personas, estas manifestaciones conjuntas son prerrequisitos importantes para el sostén de la democracia.

Las protestas silenciosas que recorrieron las calles de Leipzig, Alemania, en 1989, fueron un punto de partida para el final de la Guerra Fría. Las marchas estudiantiles, que se llevaron a cabo todos los lunes de 1996 y de 1997 en las calles de Belgrado, fueron fundamentales para el restablecimiento de la democracia en Serbia. Las marchas de las Madres de Plaza de Mayo en protesta por la dictadura militar de Argentina, que se llevaron a cabo todos los jueves desde 1977 hasta la fecha, en torno a la pirámide central de la Plaza de Mayo, también es un ejemplo de cuán significativo pueden ser los encuentros en los espacios públicos, cuando se trata de corregir injusticias que afectan al pueblo.

La historia mundial está llena de ejemplos similares, que refuerzan la importancia del espacio público como un lugar de encuentro en varios niveles, desde las conversaciones mundanas hasta las demostraciones populares.

4.5 La expresión propia, el juego y el ejercicio

nuevos tiempos — nuevas actividades

Alentar a la gente a que se exprese, juegue y se ejercite en el espacio público es un objetivo importante dentro de cualquier iniciativa que se proponga crear ciudades vitales y sanas. La cuestión de las urbes sanas es particularmente nueva y refleja ciertos cambios que se han dado en las sociedades.

la ciudad como un parque de juegos

Los juegos de los niños siempre han sido parte integral de la vida urbana. Antiguamente, los niños jugaban en el mismo lugar en donde sus padres trabajaban y atendían sus asuntos.

Venecia, para tomar un caso, no tiene parques de juegos ya que toda la ciudad es en sí misma un gran patio lúdico. Los chicos se trepan a los monumentos y a las escalinatas y juegan a los costados de los canales. Si no tienen con quien jugar, siempre pueden patear una pelota de fútbol ya que nunca falta el transeúnte dispuesto a pelotear con ellos. Si un niño envía un balón a un grupo de peatones, siempre habrá al menos uno que se la devolverá, un intercambio que puede extenderse a lo largo de las horas.

Los dictados urbanísticos del Movimiento Moderno requieren obligatoriamente que haya un parque infantil que diga: "aquí se juega". La idea de implementar lugares especiales donde los niños jueguen se expandió rápidamente entre los países occidentales, donde la especialización y la institucionalización son la regla. En estos, las escuelas cuentan con extensos programas de actividades, y los padres están ocupados y trabajan mucho.

más energía y creatividad

A partir de la masificación de las tecnologías de información y comunicación, los adultos ahora tienen más trabajo pero también cuentan con mayor tiempo libre. Si se mira esta cuestión desde una perspectiva más amplia, se verá que en realidad cuentan con mucho más tiempo libre. Esto libera energía que puede ser volcada a otras actividades, más recreativas y creativas, que muchas veces se desarrollan en las calles, veredas y plazas. Una gran ola de creatividad se ha desatado sobre nuestras ciudades: se ve más gente que baila, canta y hace ejercicio en el espacio público.

La cantidad de festivales, fiestas callejeras, encuentros culturales, días sin automóvil y eventos deportivos aumenta todo el tiempo y atrae cada vez mayor cantidad de público. La gente tiene energía que gastar y tiempo para hacerlo.

en buen estado — por mucho años

El número de adultos mayores que hay en nuestras comunidades crece de modo sostenido. Representan un grupo nuevo, que requiere una infraestructura particular para poder moverse cómodamente. Necesitan mantenerse físicamente activos, hacer paseos largos, probar la Caminata Nórdica* y andar en bicicleta. La idea es que se mantengan en buen estado físico por mucho tiempo.

tenemos vida puertas adentro — queremos aire libre y ejercicio

Para la gran mayoría de las personas, su trabajo ha cambiado tanto desde el punto de vista de las tareas a realizar como en lo referente al lugar donde se desarrollan y al medio de transporte que usan para llegar hasta él. Muchas de las actividades laborales requieren insumos de oficina, los lugares de trabajo están acondicionados artificialmente y llegar a ellos significa, por lo general, largos períodos sentados en un automóvil o en un medio público de transporte.

Se ha dado un importante cambio histórico desde los días en que el trabajo demandaba un gran esfuerzo físico, que debía llevarse a cabo al aire libre, en los cuales el transporte se hacía a pie o en una bicicleta.

No importa cuán exitosos seamos en lograr que nuestras ciudades estimulen y alienten a las personas a caminar o a andar en bicicleta, aún seguiremos necesitando pistas para correr y otras instalaciones donde la gente pueda ir para colmar sus necesidades de ejercicio y de aire libre.

nuevas excitantes funciones urbanas y buenas ciudades comunes

De cara a estos nuevos desafíos, siempre hay una fuerte tendencia a poner el foco sobre aquello que es nuevo y especial. Infraestructura y complejos para el juego, como así también diversos centros deportivos, paseos para caminar, carriles de patinaje y ambiciosos parques urbanos con desafíos

Las buenas ciudades cuentan con oportunidades para el juego y la expresión corporal incorporadas a su infraestructura urbana. Las soluciones más simples muchas veces son las más convenientes.

Fijo
Una correcta disposición de ciertos elementos urbanos en el espacio puede proveer un escenario adecuado para la vida diaria que se desarrolla en la ciudad. Tener estructuras fijas atractivas es un prerrequisito indispensable (Plaza del Campo, Siena, Italia).

Flexible
Para que las actividades estacionales que ocurren en una ciudad puedan proveer apoyo a aquellas que se dan en el día a día, debe haber espacio para que se desarrollen, como así también iniciativas adecuadas (festival de esculturas de hielo en Nuuk, Groenlandia).

Fugaz
El espacio público debe hacerle un lugar a ciertas actividades importantes de corta duración, tales como música callejera, gimnasia matutina, desfiles, festivales y fuegos artificiales (Pekín, China).

físicos han comenzado a aparecer por todas partes, buscando atraer a los niños y a los amantes de los deportes. Al igual que con las bicicletas y con la marcha, se deberán emitir los estímulos adecuados para que estas instalaciones sean usadas, ya que promueven la vida sana y proveen a la ciudad de valiosos agregados.

Sin embargo, dejemos de lado por un momento estas estructuras más espectaculares y llamativas para concentrarnos en lo que es el objetivo central de este libro: asegurarnos de que haya más y mejores oportunidades para caminar y andar en bicicleta en las ciudades todo el tiempo, a lo largo de todos los días del año.

Hacer un esfuerzo por lograr condiciones óptimas para el ciclismo y la caminata redundará en mejores condiciones para los niños, para los adultos mayores y en más estímulos para hacer ejercicios que puedan incorporarse a la rutina diaria de actividades que se realizan en todas partes de la ciudad. Las oportunidades de llevar a cabo actividades culturales y creativas también se refuerzan cuando la "ciudad de todos los días" provee los elementos para que la gente pueda sentarse y permanecer en el espacio público.

Por las mismas razones, una buena política urbana debería enfocarse en mejorar el espacio urbano que se usa día a día, en integrar desafíos y oportunidades recreativas, tanto para niños como para adultos mayores y amantes del deporte.

fijo, flexible y fugaz

La proliferación de nuevos desafíos para el espacio público, la creatividad y el entusiasmo que se observa en los habitantes y las numerosas ideas que circulan sobre cómo se podrían satisfacer estas nuevas demandas corren el riesgo de convertirse en una tentación para los planificadores: la de crear muchos espacios para actividades y grupos sociales específicos. Pero muchas de las ideas que actualmente circulan pueden ser materializadas, mediante ciertos acondicionamientos particulares, a grandes extensiones de espacio público. De este modo, las instalaciones están preparadas para quien quiera usarlas.

En vez de poner en marcha una política que enfatice espacios para actividades específicas, una ciudad debería apuntar al principio de lo fijo, lo flexible y lo fugaz.

El elemento fijo es el espacio público, el escenario inmóvil sobre el cual se desarrolla la vida urbana. Lo flexible está corporizado en aquellas estructuras y eventos temporales que se realizan en la ciudad en determinado momento del año: natación y navegación en el verano, patinaje sobre hielo en el invierno, mercados navideños, carnavales, circos, festivales y cualquier otro acontecimiento que pueda instalarse dentro del espacio urbano. Por último, está lo fugaz, aquel grupo grande de actividades menores que se dan en la ciudad: eventos sobre un malecón, festivales de fuegos artificiales, conciertos en una plaza, entretenimiento en un parque, fogatas veraniegas y muchos otros. En el último eslabón de las situaciones fugaces pero festivas, se encuentran los músicos callejeros, el teatro al aire libre, las fiestas callejeras y las lecturas de poesía, por nombrar solo algunas.

La estructura fija debe estar consolidada para que una verdadera política urbana que cree ciudades para la gente tenga éxito. Una ciudad también necesita una serie de espacios públicos a una escala óptima que aliente a la gente a realizar distintos tipos de actividades: las flexibles y las fugaces.

A lo largo de todos los otros días, solo tiene que ser una gran ciudad.

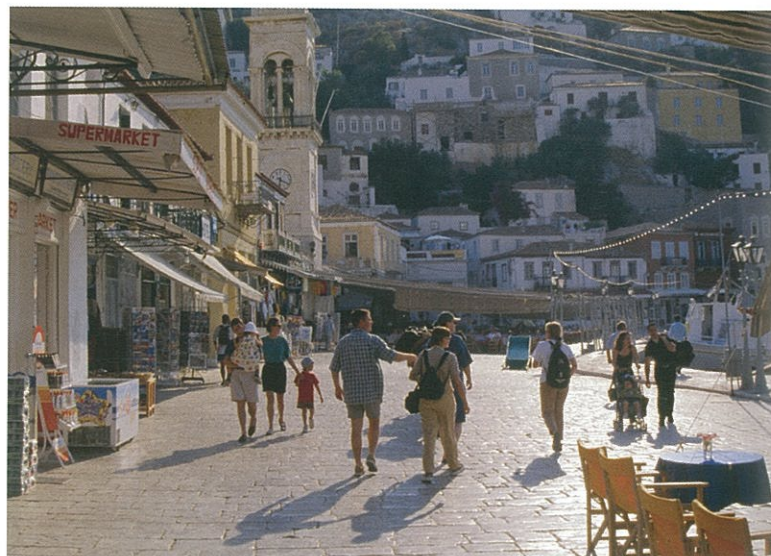
4.6
Buenos lugares, escala justa

por favor, que haya buenos lugares a la escala justa

No importa cuánto esfuerzo se dedique a encontrar maneras de resguardarnos del clima, o mejorar la iluminación, el equipamiento y todos los otros factores que contribuyen a incrementar la calidad urbana a la altura de los ojos. Estas buenas intenciones no tendrán sentido si no se le dedica igual cuidado a la configuración del espacio mismo, forjando sitios de buenas proporciones que tengan dimensiones adecuadas. La posibilidad de sentirse a gusto dentro de una ciudad está íntimamente conectada a cómo la estructura urbana y el espacio público se relacionan con el cuerpo y los sentidos del hombre, con la escala correspondiente y las dimensiones justas. Si no se logra crear lugares óptimos a una escala agradable, habrá una serie de cualidades urbanas cruciales que se perderán.

donde los eventos suceden

En una sección previa se mencionó la importancia que tienen los buenos lugares. Las conversaciones, los intercambios y los eventos ocurren cuando hay oportunidades y estímulos para permanecer, ya sea parados o sentados. Las peripecias de una banda de jazz que se haya topado con sitios maravillosos donde tocar, al igual que con ubicaciones terribles, pueden servirnos como enseñanza sobre ciertas cualidades espaciales y acústicas esenciales que algunas veces están, y otras no.

En todas las ciudades, y en todos los ámbitos hasta llegar al más diminuto recoveco, las relaciones espaciales y dimensionales tienen una influencia decisiva sobre el modo como experimentamos un lugar y sobre nuestro deseo de circular y mantenernos dentro de él.

Un ejemplo de cuando toda una ciudad está acorde a la escala y a los sentidos del hombre (paseo sobre el puerto en la isla de Hidra, en Grecia).

calidad de escala y de lugar en el ámbito urbano

Si visitamos urbes tradicionales como Hidra en Grecia o Portofino en Italia, veremos que toda la ciudad está construida a la escala del hombre y sus sentidos. Gracias a sus tamaños modestos y a sus configuraciones semicirculares alrededor del puerto, es posible aprehender el entorno urbano. A través de la bahía vemos la ciudad en su totalidad, los detalles del espacio y sus actividades de cerca. La experiencia es espontánea y natural.

calidad de escala y de lugar en el espacio urbano

Es posible obtener una sensación de armonía en el espacio urbano, tanto física como sensorialmente. Cuando una persona se acerca a la Plaza del Campo en Siena, o a la Plaza Navona en Roma, inmediatamente comienza a percibir un aire de pertenencia, como si hubiera llegado a un lugar propio. En un celebrado artículo de 1889, donde exponía sobre las cualidades espaciales de las viejas ciudades italianas, Camilo Sitte hacía referencia a la importancia que tiene dimensionar el espacio urbano de modo acorde con las personas y con las actividades que desarrollarán, como así también tener un espacio cerrado en aquellos lugares donde la línea visual se encuentra con las fachadas circundantes.[18] El tamaño del espacio jugará un rol crucial a la hora de determinar si es un lugar agradable y si cumple con la premisa de ser un escenario donde las actividades humanas puedan desarrollarse.

Un estudio sobre las proporciones en las ciudades antiguas reveló que el mismo modelo urbano se repetía en todas ellas. Calles que tienen un ancho de 3, 5, 8 y hasta 10 metros pueden manejar masas de entre 2.400 y 7.800 personas por hora. Las plazas muchas veces se acercan a esa proporción mágica de 40 por 80 metros, donde la gente puede verlo todo: el espacio completo, como así también las caras de las personas con las que se cruza. Estas proporciones se usan muchas veces en los complejos

Buenos lugares a una escala justa (Ginzan Onsen, Yamagata, Japón).

turísticos, los parques de diversiones y los *shoppings*, donde la comodidad de los visitantes y la necesidad de aprovechar cada metro cuadrado de superficie determina cómo serán las dimensiones de los espacios.

demasiado grande, demasiado frío y demasiado displicente — en muchas ciudades nuevas

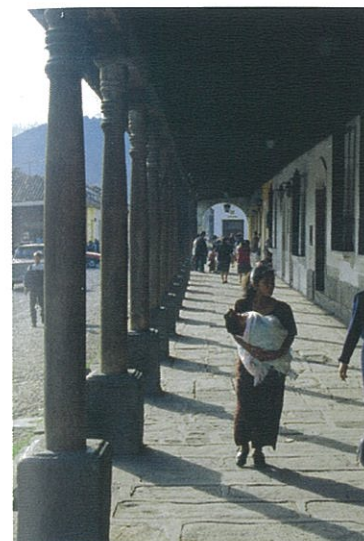
La situación es radicalmente distinta en una gran parte de las nuevas áreas urbanas. La presencia de numerosos edificios altos y de una gran cantidad de automóviles, tanto estacionados como en movimiento, puede ser una de las razones por las cuales se crearon espacios tan grandes. Sin embargo, son lugares pobres si los analizamos desde su función como escenario para el surgimiento de actividades de a pie o de ciertas tareas de permanencia. No hay muchas actividades humanas que puedan desarrollarse bajo estas condiciones. Todo se presenta como demasiado grande, frío y despectivo.

cómo resolver separadamente la escala rápida y la lenta

Los distintos requerimientos que tiene la arquitectura de los 5 km por hora y la de los 60 km por hora llevan invariablemente a que los respectivos espacios deban acondicionarse de forma separada. También es conveniente agrupar las actividades que correspondan a cada ámbito, de modo que la escala pequeña se use en las fachadas de los edificios y la escala rápida a los costados de las vías de tránsito intenso. En este esquema, las calles con prioridad peatonal ofrecen la oportunidad de trabajar con la arquitectura de los 5 km por hora, para que las personas puedan moverse cómodamente y se permita el acceso a los automóviles que circulen a baja velocidad.

cómo tratar el entorno humano y los grandes edificios separadamente

Ya nos hemos referido al problema que presentan los edificios contemporáneos de grandes dimensiones, colocados de forma más o menos aleatoria dentro del paisaje urbano, que se conectan con el espacio público de modo abrupto, sin transiciones espaciales de ningún tipo. Si se busca lograr un lugar de calidad de dimensiones modestas, se debería seguir un principio general de resolver de modo atractivo y coherente los segmentos de la ciudad que se encuentran a la altura del horizonte humano, colocando los tramos más pétreos por encima de este nivel.

Una fusión exitosa entre la escala pequeña y mediana. Casas-barco frente a un área residencial (Sluseholmen, Copenhague, Dinamarca).

El principio de ubicar espacios pequeños dentro de otros más grandes muchas veces resulta en el correcto funcionamiento de un lugar chico dentro de la totalidad que es toda una ciudad (arcadas, bulevares enmarcados por filas de árboles y puestos de mercado en Guatemala, España y Singapur, respectivamente).

espacios pequeños dentro de otros más grandes

El principio de ubicar un espacio pequeño dentro de uno más grande es otra forma de combinar un espacio extenso con la más modesta escala humana. En numerosas ciudades antiguas se ve la disposición de columnatas y arcadas. Los peatones pueden moverse dentro del espacio íntimo y delimitado de una columnata, sin dejar de lado una vista general del escenario urbano. Otro ejemplo de un lugar reducido instalado en medio de un contenedor mayor se da en el caso de las filas de árboles. Un buen exponente de esto es la Rambla en Barcelona, donde el principal espacio peatonal está separado del mayor ámbito urbano mediante una serie de negocios y dos hileras de árboles. Otro ejemplo son los puestos de venta ambulante o las sombrillas colocadas sobre la vereda de un café, las cuales contribuyen a simular que el entorno es más chico e íntimo. El mobiliario urbano y los bolardos también pueden cumplir la misma función, como ocurre en la Plaza del Campo en Siena.

Al usar pequeños arbustos y sombrillas, este café está tratando de generar un ámbito más amigable dentro de un espacio urbano demasiado amplio (St. Pölten, Austria).

Centro, a la izquierda y a la derecha: cuando todas las dimensiones son demasiado grandes, es casi imposible lograr que la pequeña escala funcione (Eurolille, Lille, Francia).

En Ørestad, Copenhague, Dinamarca, las sillas pueden moverse y así tratar de compensar la falta de una escala pequeña.

cuando la escala pequeña cae en paracaídas — después de los hechos

Desgraciadamente, todavía se construyen nuevas áreas urbanas de acuerdo con principios que dan por tierra con cualquier uso adecuado de la escala. Hay demasiados espacios que son muy grandes, y el paisaje urbano por ende resulta un escenario frío, despectivo y, en algunas circunstancias, hasta en algo completamente inutilizable.

Una vez que este daño está hecho, generalmente es extremadamente difícil corregirlo. Los edificios ya se construyeron, las puertas de entrada colocadas, el equipamiento y el mobiliario urbano entregado y el dinero gastado en su totalidad, antes de que alguien se detenga a pensar sobre aquellas facetas esenciales que faltan: calidad del lugar y escala humana. En este tipo de situaciones, la escala pequeña tiene que llegar literalmente en paracaídas, mediante pérgolas, trabajos de paisajismo, kioscos, agrupamientos de árboles, plantas y mobiliario para tratar así de reducir la sensación de inmensidad del espacio. Hay que tratar de establecer espacios íntimos y cálidos, donde la gente querría permanecer. Es caro y dificultoso, y por lo general los resultados distan de ser los que se hubieran logrado si estos aspectos clave hubieran sido parte del programa de necesidades desde un primer momento.

mientras los gatos estén contentos…

Aun en aquellas situaciones donde todo parece haber salido mal, todavía es posible generar lugares agradables y a una escala pequeña. Hasta los elementos más pequeños pueden significar una diferencia importante. Un banco en una esquina, bajo un árbol. Un lugar.

Uno de mis estudiantes me recordó cuánto podemos aprender de los gatos acerca de sitios placenteros. Cuando un gato sale a la entrada de una puerta, inspecciona con cuidado el entorno, antes de acurrucarse majestuosamente en el lugar que seguramente es el más agradable.

La moraleja de esta historia podría resumirse en que cuando se construyen ciudades, siempre hay que tratar de mantener contentos a los gatos, y así las personas también estarán contentas.

Espacios pequeños y vehículos grandes (Hidra, Grecia).

4.7 Por favor, que haya buen clima a la altura de los ojos

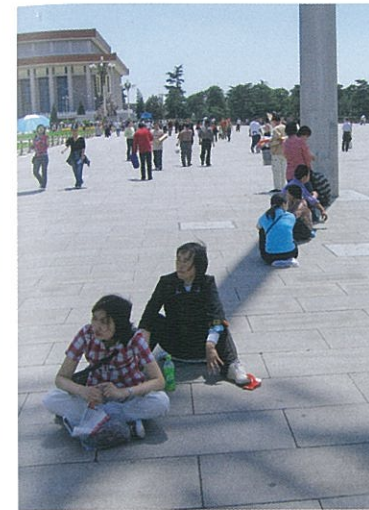
clima a la escala regional, urbana y personal

Pocos factores pesan más que el clima a la hora de determinar el grado de confort y bienestar que se siente en un entorno urbano, ya sea que uno esté sentado, caminando o andando en bicicleta. Al trabajar con el clima y las protecciones climáticas, hay tres escalas que atender: macro, local y micro. La escala macro se refiere al clima regional. El clima local es el que se percibe dentro de una ciudad o de un entorno construido. Está en función de la topografía, del paisaje y de la cantidad de edificios. El microclima, por último, es el que se registra dentro de una zona atmosférica limitada. Puede sentirse en lugares tan reducidos como una calle, un recoveco; inclusive hasta alrededor de un banco de plaza.

clima agradable — uno de los criterios más importantes

Contar con un buen clima es uno de los criterios que la gente más pone en juego a la hora de sopesar cuánto bienestar siente al pasear por una ciudad. Y si en un determinado lugar este nunca llega a ser bueno, hay que hablar del mejor clima posible, de acuerdo con la ubicación geográfica y con la estación del año.

El clima es una los temas favoritos de conversación de las personas en cualquier parte del mundo. En lugares como Dublín, Bergen, Auckland y Seattle, es posible encontrar incontables postales con imágenes de lluvia o niebla y con títulos que hacen referencia a la primavera, al verano, al otoño o al invierno. Estas postales por lo general se concentran en el mal clima y en la preocupación que este genera. Sin embargo estos son casos aislados y en la gran mayoría de las regiones del mundo, hay días agradables a lo largo de casi todo el año. Existe una tendencia engañosa a olvidarse que,

La posibilidad de disfrutar del buen clima es una importante cualidad urbana (un día de verano en Reykjavik, Islandia).

El clima y el nivel de confort varían de acuerdo con las estaciones y con las situaciones geográficas. Los rayos de sol son bienvenidos en las regiones templadas, mientras que en los países más cálidos, lo más buscado es la sombra (la Plaza Tiananmen en Pekín, China, arriba a la izquierda; buscando sombra en Australia y un día de primavera en Dinamarca).

en la mayoría de las ocasiones, el clima es benigno. Cuando hace buen tiempo, nadie duda y todos caminan con una sonrisa de oreja a oreja.

En los países escandinavos, cuando el sol brilla y el viento es leve, el humor general levanta y la gente se encuentra haciendo comentarios acerca de lo agradable que está el clima. No importa si hace 10 grados bajo cero o + 25. Cuando el sol está radiante y no se siente el viento, en las regiones nórdicas se considera que es un buen día.

Un factor que contribuye a esta satisfacción es que al calentar el sol, sumado a la ausencia de viento, el microclima rápidamente aumenta a un umbral óptimo que invita a la gente a permanecer al aire libre, inclusive en los días fríos. Los esquiadores pueden tomarse descanso sobre los costados soleados de las pistas, cobijados del viento. El aire está frío, pero sobre nuestra piel la temperatura se siente agradable.

la zona de confort

Hay varios factores climáticos que se toman en cuenta a la hora de determinar cuándo se ha llegado a un nivel de confort: la temperatura del aire, la humedad, la velocidad del viento y el calor irradiado por el sol. Ciertas variables personales, tales como la ropa que tenemos puesta o nuestra

Los edificios altos y exentos de medianeras siempre crean problemas en regiones ventosas, ya que muchas veces influyen tanto en la dirección como en la velocidad del viento (las condiciones del viento detrás del Monumento a Washington, en Washington D.C.).

Aún en los días relativamente calmos, las condiciones del viento cerca de un edificio alto puede ser una experiencia desagradable para los peatones (calle en frente de un edificio en altura, Copenhague, Dinamarca).

propia constitución psicológica, también juegan un rol que se debe considerar. Las capas adiposas del cuerpo y el sistema circulatorio humano varían en cada región, influyendo así nuestra habilidad para mantener o irradiar el calor. Es en base a estas diferencias que se puede afirmar que los parámetros de una zona confortable cambian de acuerdo con las diversas geografías, aunque sean cuestiones mínimas.

En este próximo tramo, la discusión se centrará en las condiciones climáticas y los aspectos culturales relacionados con ellas que caracterizan al Norte y al centro de Europa. Las condiciones climáticas templadas que caracterizan a estas zonas también pueden encontrarse en ciertas partes de América del Norte, Asia y Australasia.

Si el sol está fuerte, por lo general podemos mantener un umbral de confort sin tener que recurrir a algún tipo de ropa aislante. Por otro lado, cuando el sol calienta menos, necesitamos un abrigo. Si hay sol y viento frío, y la relación entre ellos resulta en un microclima templado, todavía es posible sentir confort al caminar, correr o andar en bicicleta. En los países escandinavos, al llegar la primavera se ven grandes grupos de niños que salen felices a jugar al aire libre tras un largo invierno. Los chicos saltan, corren, juegan a la pelota o andan en patineta. Un niño puede encontrar cierto confort sentado en un rincón asoleado, pero si está en el espacio abierto, debe mantenerse activo para no enfriarse.

el viento es un problema serio cerca de edificios altos

Es normal que el clima sea muy distinto en la escala macro, local y micro. El clima local dentro del espacio urbano puede ser casi agradable si hay algún tipo de cobijo del viento y el sol calienta, aun cuando corran fuertes corrientes de aire en el espacio abierto.

En zonas climáticas templadas, donde es importante que la gente evite el frío y se mantenga abrigada, lograr una adecuada protección contra el viento es un factor clave si se quiere establecer una óptima temperatura entre edificios.

El viento corre libre sobre el paisaje llano, pero su velocidad baja cuando entra en contacto con el terreno y la vegetación. Se reduce aún más si en su camino se encuentra con muchos árboles y edificios bajos y agrupados. Esta combinación generalmente resulta en que las veloces y frías corrientes de aire pasan por encima de las construcciones, reduciendo al mínimo el viento entre ellas.

La fricción que se genera sobre el terreno es clave para minimizar el efecto del viento. En este sentido, una superficie llana y pareja no es lo más conveniente. Al contrario, las ráfagas disminuyen su velocidad significativamente al encontrarse con territorios "accidentados", como es el caso de bosques o ciudades con gran cantidad de árboles o edificios bajos.

Los edificios altos y exentos producen el efecto contrario. Estas estructuras entran en contacto con los vientos a una altura de entre 30 y 40 metros. Merced a una compleja combinación de presión alta y baja, las corrientes de aire que se generan en sus niveles inferiores pueden alcanzar velocidades de hasta cuatro veces mayor que la que tienen en campo abierto. Esto hace que las condiciones climáticas en torno a estas torres sean considerablemente más frías, lo que atenta contra la posibilidad de que haya plantas ¡y personas![19]

construir con el clima

Los arquitectos y diseñadores, cuando trabajan a la escala del edificio, se han adaptado a las condiciones climáticas locales para reducir los efectos indeseables del clima y maximizar los efectos deseables.

En aquellos países donde hay una importante incidencia solar y altas temperaturas, la estructura urbana cuenta con árboles frondosos y edificios con paredes más bien opacas con aberturas pequeñas.

En los climas más fríos, hay que adoptar otra estrategia. En los países escandinavos, donde los rayos del sol entran a un ángulo más bajo, los vientos muchas veces logran acercar aire más cálido desde el Océano Atlántico. Gracias a esto es que se puede vivir y mantener ciertas cosechas en esta región.

Las ciudades más antiguas de la región se han adaptado a este bajo ángulo solar y a la presencia casi constante del viento. Los edificios, que por lo general no se elevan más que dos o tres pisos con techos inclinados, se encuentran agrupados. Las calles, las plazas y los jardines son pequeños, mientras que los numerosos árboles entre los edificios ofrecen sombra y protección.

Los edificios de baja densidad en las zonas más antiguas de la región escandinava son funcionales a las condiciones climáticas locales. Los vientos fríos son redirigidos por encima de los techos mientras que se logra que el sol caliente las paredes y las calles. Es gracias a esta situación que se siente que el clima se ha mudado cientos de kilómetros al Sur (Gudhjem, Dinamarca).

Las torres altas y exentas logran intensificar el viento y crean turbulencia a la altura de los peatones. Entre los edificios hace frío y es ventoso. Es necesario ponerles un cerramiento a los areneros para evitar que la arena se vuele. El clima a la altura de los ojos pareciera haberse trasladado cientos de kilómetros hacia el Norte (área residencial con edificios altos en Landskrona, Suecia).

Gracias a esta estructura es que el viento es redirigido por encima de las ciudades, liberando a las calles y a los jardines de sus efectos. Los volúmenes bajos y las cubiertas inclinadas permiten que los rayos del sol se metan entre las construcciones, calentando la mampostería y los pavimentos. De esta manera, el microclima en los pequeños espacios urbanos es considerablemente superior que el clima que se encuentra en el entorno circundante.

En estas ciudades, es como si el clima local se hubiese mudado 1000 kilómetros hacia el Sur. Así se encuentran higos, vides y palmeras entre la vegetación, que de otra manera no podrían sobrevivir en el hemisferio Norte. La cantidad de horas al año que es posible permanecer al aire libre en estos lugares edificados, según la tradición local, casi duplica a la que se registra generalmente en el resto de la región.[20]

Como ya señalamos, la posibilidad de realizar estadías prolongadas al aire libre es un muy buen indicador de la vitalidad de una ciudad. En las partes más antiguas de la región escandinava, se han podido crear condiciones óptimas para la vida al exterior, gracias a que siempre se incorporaron las consideraciones climáticas al proceso de diseño y construcción.

construir a pesar del clima

Considerando lo importante que es el clima para lograr calidad urbana, como así también placer y confort, es desafortunado que la gran mayoría de las políticas de planeamiento no se esfuercen al máximo para asegurar las mejores condiciones climáticas posibles dentro del entorno urbano.

En muchas regiones cálidas, la presencia de extensas superficies de asfalto, grandes estacionamientos y cubiertas de materiales pesados elevan las temperaturas hasta límites inaceptables, mientras que la colocación de árboles, techos verdes, césped y revestimientos porosos ayuda a hacerlas bajar. Asimismo, en lugares fríos con fuertes vientos, se construyen torres tras torres, incrementando la velocidad de las ráfagas de aire y enfriando sobremanera el espacio que rodea al edificio, lo que hace que sea virtualmente imposible permanecer al aire libre.

paraguas en Venecia, Amsterdam y Rotterdam

El viento que llega desde el mar es una constante en muchos países europeos ubicados sobre la costa del Océano Atlántico y del Mar del Norte. Esto comprende a Irlanda, Inglaterra, Escocia, Islandia, el oeste de Noruega y Dinamarca, como así también las costas francesas y holandesas a lo largo del Canal de la Mancha. El viento no presenta problemas tan severos en otras partes de Europa.

Los peatones de Venecia usan paraguas para protegerse de la lluvia, que generalmente cae en forma vertical. En el área central de Rotterdam, una ciudad que fue reconstruida tras la Segunda Guerra Mundial, las torres dominan el paisaje urbano y el clima reacciona acorde con esto. El agua de lluvia muchas veces cae de forma horizontal a causa de los fuertes vientos que corren por las calles de la ciudad debido a la incidencia de los edificios en altura. Si llueve y corre viento, los habitantes de Rotterdam la pasan mal. En una situación insólita, la gente termina protegiendo sus paraguas. En Amsterdam, por su parte, la situación climática es mucho mejor gracias a que la estructura urbana es más apropiada. Aunque el viento sople fuerte, las ráfagas suelen pasar por encima del casco central, lo cual mejora considerablemente la calidad de vida urbana.

A la luz de esto, se desprende que lo más natural sería que todos los edificios del mundo estén en sintonía con los condicionantes locales, y así evitar un impacto negativo sobre el ambiente urbano.

¡no queremos ciudades con más viento y menos sol! ejemplo: San Francisco

Debido a su ubicación sobre la costa del Océano Pacífico, San Francisco cuenta con más vientos y temperaturas de aire más bajas que las que hay a solo pocos kilómetros tierra adentro. Es merced a esta situación geográfica que las actividades al aire libre dentro del entorno urbano necesitan sol y una superficie techada para poder desarrollarse a lo largo de casi todo el año. Cuando se cuenta con ambos, caminar o estar al aire libre en San Francisco es una de las experiencias urbanas más placenteras que se pueden encontrar.

A comienzos de la década de 1980, surgió la intención de poner en marcha un proyecto para la ciudad que incluía la posibilidad de construir numerosas torres en altura. Esos rascacielos hubieran generado enormes extensiones de sombra y fuertes vientos en calles y plazas principales, como el Barrio Chino, por ejemplo.

Estudiantes y académicos de la Universidad de Berkeley, California, bajo la supervisión del profesor Peter Bosselmann, condujeron una serie de estudios que mostraban hasta qué punto la vida urbana de la ciudad

dependía del sol y de las áreas cubiertas. Las simulaciones que realizaron evidenciaron que el nuevo plan urbano incrementaría la cantidad de sombra y de viento en numerosas zonas consideradas neurálgicas. Estos problemas también se expusieron en un documental, cuyo título se inspiraba en una famosa frase que dijo el escritor Mark Twain: "el invierno más frío de mi vida fue un verano en San Francisco".[21] La proliferación de discusiones en torno a la calidad urbana, el clima y los nuevos rascacielos derivó en un plebiscito, que les consultó a los votantes si querían más viento y menos sol en la ciudad. No hace falta decir que el plan para la ciudad no sumó un apoyo mayoritario. En 1985 se adoptó una nueva serie de directivas urbanas. Estas establecieron que cualquier nueva construcción que se fuera a realizar cerca de zonas consideradas estratégicas no podían empeorar las condiciones climáticas. Cualquier edificio que se fuera a hacer debía ser bajo o materializarse de modo escalonado, para que el sol pudiera llegar a iluminar las calles, y se debían conducir unas pruebas mediante las cuales se documentaba que la estructura no generaría problemas de viento.

Gracias a estas medidas y reglamentaciones, no se han construido rascacielos dentro de las áreas protegidas del centro de San Francisco desde 1985. Lo que pasó en esta ciudad nos muestra que es posible tener edificios de alta densidad y aun así mantener óptimas condiciones climáticas alrededor de las nuevas construcciones.[22]

planeamiento cuidadoso del clima en nuevas ciudades

De la experiencia de San Francisco es posible extraer principios que pueden ser implementados tanto en áreas urbanas nuevas como en las ya existentes. Se deben conducir estudios en todas las regiones de modo de poder determinar cuáles son los factores climáticos que más influyen sobre el confort y la posibilidad de estar al aire libre. Se les debe requerir a las nuevas construcciones que contribuyan a las condiciones del clima en el entorno urbano circundante.

Si, además de alentar a la gente a caminar y a andar más en bicicleta, se busca que las ciudades sean lugares más vitales y atractivos, cuidar el clima entre edificios se vuelve una tarea fundamental. Hacer un planeamiento cuidadoso del clima debería ser una labor obligatoria para toda edificación nueva.

planeamiento cuidadoso del clima en la escala pequeña

Más allá de los recursos que se le asigne a la planificación del clima en una ciudad o en un desarrollo urbanístico, siempre es posible mejorar el microclima, en especial alrededor de aquellos lugares que buscan alentar a la gente a permanecer, esos sitios donde el microclima es un factor de alta importancia.

Trabajar sobre el paisajismo, los arbustos y las cercas puede contribuir a generar una sensación de protección en esos lugares donde más se necesita. Alrededor del mundo están surgiendo muchas propuestas ingeniosas, al igual que estrategias para tratar de extender los períodos de tiempo en que puedan funcionar los sectores al aire libre de los cafés. Hay poderosos incentivos económicos para que estos emprendimientos puedan extender sus horas de uso por día y por año al máximo posible.

La ciudad de Oslo, la capital de Noruega ubicada en el extremo Norte de Europa, es un buen lugar para estudiar las distintas medidas que han llevado adelante los bares y los cafés para poder extender los períodos en que usan sus sectores externos.

Muchas veces usan cerramientos de vidrio para delimitar espacios al aire libre y marquesinas para techarlos. Mediante lámparas de calor, estufas y pisos calefaccionados se mantienen temperaturas agradables. A su vez, se eligen sillas que sean acogedoras. Almohadones y mantas que sirven para acondicionar las piernas y la espalda completan el microclima buscado. Uno puede permanecer en estos cafés por un largo rato, a pesar del viento y el clima frío.

planeamiento cuidadoso del clima en todos los niveles

Tanto en la escala macro como en la local, se debe trabajar de manera más cuidadosa sobre la cuestión del clima, ya sea en regiones cálidas o templadas. Se pueden cosechar grandes beneficios en todos los niveles de planificación al hacer esto, como así también para el microclima que es el que brinda las condiciones óptimas para la escala humana.

Si se quiere generar un genuino estímulo para que la gente camine o ande en bicicleta dentro de la ciudad, y si las personas realmente quieren permanecer dentro del entorno urbano, crear un microclima a la altura de la vista es una tarea fundamental. Hay mucho que se puede hacer. No necesita grandes inversiones, sino más bien algunos requerimientos precisos y de mucha consideración.

Nadie en la década de 1960 hubiera creído que sería posible instalar cafés al aire libre en los países escandinavos. Actualmente, se pueden encontrar locales que trabajan de 10 a 12 meses del año. La aparición de nuevas necesidades de la población, como así también de un mayor conocimiento acerca de la cuestión del clima, han aumentado las condiciones de confort y han extendido el período en que se puede estar al aire libre (un encuentro típico de noviembre, con la presencia de almohadones y mantas, Copenhague).

Marquesinas, cerramientos de vidrio, estufas eléctricas y almohadones en las sillas ayudan a crear un microclima agradable durante los meses de invierno (café abierto a la vereda en Oslo, Noruega).

4.8 Bellas ciudades, buenas experiencias

interés por la calidad visual debe incluir a todos los elementos urbanos

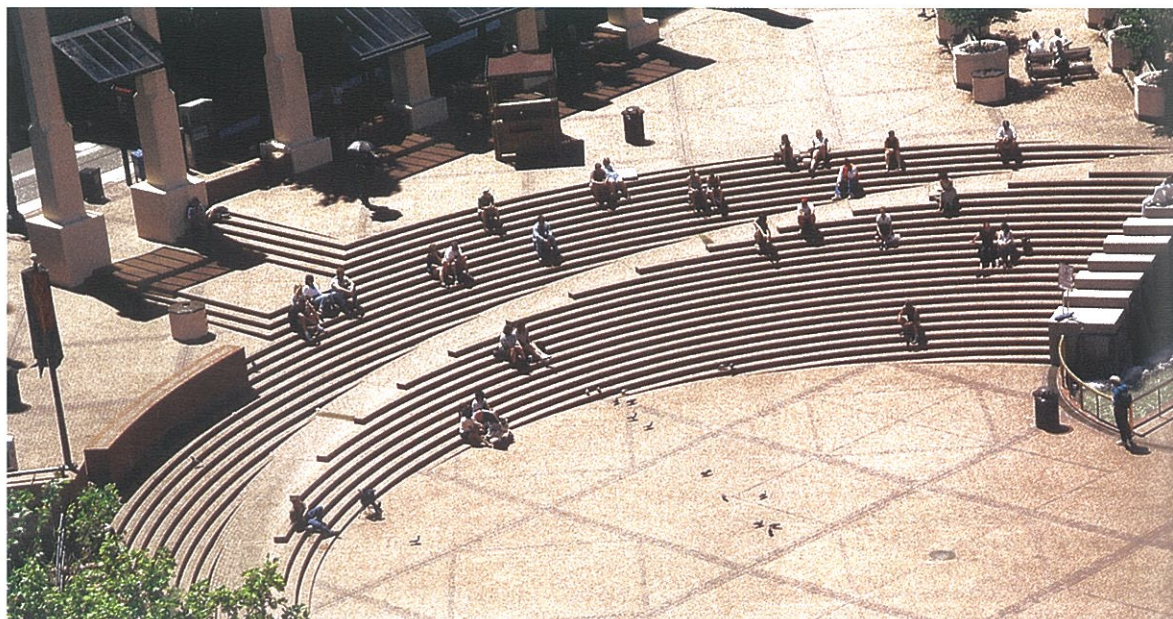
A la altura de la vista, una ciudad atractiva debe ofrecer oportunidades para que la gente camine, permanezca, se exprese y se encuentre con otros. Esto significa que debe disponer de un buen clima y de espacios a una escala adecuada. Lo que estos deseos y requerimientos tienen en común es que ambos están relacionados con aspectos prácticos y físicos.

Por otro lado, trabajar sobre la cuestión de la calidad visual de una ciudad es algo mucho más general. Primordialmente, tiene que ver con el diseño y el detalle de los elementos, y cómo todas estas piezas urbanas se relacionan entre sí. La calidad visual engloba numerosos factores, pasando por la expresividad, la estética, el diseño y la arquitectura.

Un espacio urbano puede estar modelado de modo tal que todos los requerimientos prácticos sean satisfechos, pero una combinación aleatoria e incorrecta entre los detalles, los materiales y los colores es capaz de robarle su armonía visual.

También es posible que una ciudad esté dominada por un énfasis en lo estético, negando los aspectos más funcionales. Que un espacio sea bello y tenga detalles hechos adecuadamente es una cualidad en sí misma, pero no es suficiente si no se alcanzan umbrales aceptables de seguridad, clima y oportunidades para permanecer.

Los aspectos más importantes del espacio urbano deben estar entretejidos para formar un conjunto sólido y convincente.

Los resultados son alentadores cuando el diseño y el contenido van de la mano (Plaza Pioneer Courthouse, Portland, Oregon).

La fusión entre aspectos funcionales y espaciales ha sido lograda de manera convincente en la Plaza del Campo en Siena, Italia, y es una de las razones por las cuales el lugar se ha mantenido como un importante punto de encuentro a lo largo de 700 años.

lugares 100%

En su libro *Ciudad: redescubriendo el centro* (1988), el autor William H. Whyte introduce el concepto de un lugar 100%.[23] Así como el nombre lo indica, los lugares 100% se refieren a aquellos espacios donde es posible encontrar todas las cualidades urbanas en un mismo lugar. Es donde los requerimientos funcionales de las personas se entrecruzan naturalmente tanto con el cuidado por el detalle como por la totalidad del espacio: aquí es donde la gente quiere estar.

Es posible suponer que la Plaza del Campo de Siena se hizo tan famosa precisamente porque ofrecía una mezcla justa de todas estas cualidades. Todas las demandas funcionales se encuentran satisfechas: las personas pueden caminar, sentarse, pararse, hablar y escucharse sin ningún problema. Hay que agregar además que todos estos elementos se han combinado para formar un conjunto arquitectónico sólido, donde las proporciones, los materiales, los colores y los detalles refuerzan y enriquecen el resto de las cualidades espaciales. La Plaza del Campo es un bello espacio urbano que funciona adecuadamente, y que además se ha mantenido como el primordial lugar de encuentro de la ciudad a lo largo de 700 años. El interés por la dimensión urbana nunca pasa de moda.

celebrando las delicias del lugar

Además de trabajar con el espacio y los detalles, es posible mejorar la calidad de un entorno urbano haciendo que el diseño enfatice los aspectos más positivos del sitio. Se pueden lograr combinaciones atractivas cuando los espacios están en relación directa con un cuerpo de agua o con los bordes de un muelle. También suma asegurar un contacto fluido con las especies verdes, las flores y los diseños paisajísticos, como a su vez asegurar que el espacio esté en sintonía con las condiciones climáticas locales.

La topografía y las diferencias de altura son también herramientas mediante las cuales se puede agregar valor al lugar. Cualquier desnivel brinda recorridos peatonales más interesantes que caminar sobre una superficie llana. Aparecen nuevas vistas y experiencias por todas partes. Las calles de San Francisco están llenas de este tipo de vicisitudes, pero las diferencias

Uno de los objetivos de política artística adoptada en Melbourne, Australia, fue que el espacio urbano funcione como un museo para la exposición de arte contemporáneo. Además de las obras que estaban constantemente a la vista, también se mostraban instalaciones y colecciones temporarias que se colocaban generalmente a lo largo de una calle.

El tratamiento artístico de la luz es un elemento importante de la política artística integral de la ciudad (Melbourne, Australia).

en altura menos acentuadas también ofrecen alternativas para explorar. Observar atracciones de la ciudad, tanto las que están cerca como las que están lejos, enriquecen el paseo. La posibilidad de mirar un lago, un mar, un paisaje o una montaña en la distancia es un atributo que le agrega un importante valor a la calidad espacial urbana.

calidad estética — para todos los sentidos

Al trabajar con elementos visuales y estéticos, se abre una enorme cantidad potencial de opciones. A las personas que circulan todos los días por una ciudad, la combinación de un espacio interesante, detalles cuidadosamente proyectados y materiales genuinos los provee de una serie de experiencias adicionales, que se suman a la batería de atractivos que el espacio urbano tiene para ofrecerles.

Las calles y las plazas pueden ser diseñadas para proveer experiencias visuales. En estos casos, el diseño y los detalles del espacio juegan un rol esencial, el cual puede ser reforzado apelando a los otros sentidos: una caída de agua, neblina, vapor, impresiones acústicas y aromáticas, por nombrar solo algunas. El atractivo de este tipo de lugares no es solamente la vida urbana propiamente dicha, sino un enjambre de bombardeos sensoriales.

arte en el espacio urbano

A lo largo de la historia, el arte ha aportado contribuciones valiosas al espacio urbano, a través de monumentos, estatuas, fuentes, molduras de edificios y decoraciones varias. El arte transmite belleza, monumentalidad, moviliza recuerdos por eventos importantes, comenta sobre la vida social que llevamos, sobre quiénes somos y sobre la vida en general, muchas veces sorprendiéndonos a nosotros mismos. El espacio urbano es capaz de funcionar como un enlace, una plataforma donde el arte y las personas pueden encontrarse.

En el transcurso de los últimos años, una iniciativa que busca combinar la política urbana y la artística, desarrollada en la parte central de Melbourne, se ha erigido como un modelo a imitar. El objetivo con el cual nació fue hacer que el espacio público de la ciudad funcionara como una galería donde se exhiben obras de arte contemporáneo. De esta forma, cada vez que los habitantes de Melbourne visitan el área central de la urbe, se encuentran con una serie de trabajos y piezas de diversos artistas contemporáneos, de varias disciplinas. A su vez, hay una política artística que asegura que las selecciones estén actualizadas y provean experiencias interesantes para los usuarios. Esta política tiene tres patas, a saber: la presencia de una colección permanente, muestras e instalaciones transitorias y una campaña comunicacional intensa para informar a la población de este tipo de eventos y exposiciones. Dentro de este esfuerzo, se puede destacar el énfasis que se puso en señalar las oportunidades interactivas que estas actividades ofrecían para los niños, basado en el principio de ir y aprender más sobre lo que sucede en la ciudad.

Esta política urbana de comunicar la existencia de instalaciones y muestras rotativas ofrece una contribución valiosa, tanto a la lista de opciones que hay en el espacio público como a la imprevisibilidad de un paseo por la ciudad. A lo largo de las calles angostas y las arcadas, numerosos artistas intervienen los espacios urbanos con intensidad, fantasía y humor, pero solo por un tiempo limitado. Luego vienen otros artistas, que son invitados a trabajar sobre otros pasajes. Siempre hay algo nuevo que observar, al igual que toda una serie de comentarios sorprendentes y humorísticos por descubrir que hacen al sitio, a la ciudad y a la vida contemporánea.

Las ciudades bellas son ciudades verdes. En el área central de Melbourne, Australia, todos los años se plantan 500 árboles nuevos (Calle Swanson en Melbourne, 1995 y 2010).

ciudades bellas
— ciudades verdes

Los árboles, el paisajismo y las plantas son elementos esenciales dentro del entorno urbano. Los árboles proveen sombra en el verano, refrescan y purifican el aire, definen el espacio de la ciudad y ayudan a acentuar sitios importantes. Un gran árbol, ubicado en una esquina, invariablemente parece señalar: "este es el lugar". La presencia de árboles a lo largo de un bulevar enfatiza una secuencia lineal, mientras que las copas que se expanden y cubren una calle le advierten a quien observa sobre la existencia de vegetación en el espacio público. Además de sus cualidades estéticas, los elementos verdes cumplen una función simbólica dentro de la ciudad. El color verde transmite una sensación de introspección y alienta a la recreación; simboliza lo bello, lo sostenible y la diversidad de la naturaleza.

Durante muchos años los árboles eran derribados para construir calles, o bien se morían debido al poco cuidado, las malas condiciones y la polución. De un tiempo a esta parte, se observa un renovado interés por los elementos verdes dentro de las ciudades. Paralelamente a la creación de mejores condiciones para los ciclistas y la vida urbana en general, también se han plantado árboles en los entornos urbanos y se ha buscado expandir las zonas verdes. Desde 1995, una política de renovación urbana planta 500 árboles nuevos por año a lo largo de las calles de Melbourne. En Nueva York, por su parte, se trazó un plan en 2008 que tenía como objetivo plantar un millón de árboles en diversos espacios públicos a lo largo de la ciudad.[24] Esta avalancha de elementos verdes contribuye enormemente a la calidad urbana y a la vez refuerza el perfil de metrópolis verde y sostenible que Nueva York busca.

ciudades bellas
— también de noche

La iluminación en el espacio público, una vez caída la noche, provoca un enorme impacto en la orientación, la seguridad y la calidad visual de un lugar.

Alrededor del mundo, se usan diversas estrategias, dependiendo del país. En un extremo de las opciones está la que adoptaron algunas ciudades de Estados Unidos, que decidieron dejar de proveer iluminación nocturna bajo el pretexto de que las luces de los automóviles que circulaban era suficiente. No hace falta aclarar que estos sitios generalmente son más oscuros que una cripta y no hay mucho para hacer una vez que se esconde el sol.

En las zonas donde sí se plantea utilizar luces de noche, hay una serie de principios a implementar. Muchas ciudades son pragmáticas y funcionales a la hora de analizar esta cuestión. Los patrones lumínicos muchas veces cambian durante el largo proceso de evolución de un territorio, y así se observan diversos tipos de artefactos y luces de todos los colores en el paisaje urbano, lo que resulta en una escena visualmente caótica una vez que llega la noche.

Otros lugares han tomado posturas más conscientes con respecto a este tema, reconociendo el impacto que la iluminación artificial puede tener sobre la calidad espacial, como así también su potencial como medio de expresión artística.

En Melbourne, por ejemplo, las luces nocturnas forman parte integral de la política artística de la ciudad, a través del programa "La luz como arte".

Otra ciudad en la cual es posible ver una política adecuada de iluminación artística es Lyon, Francia, donde los parámetros de las luminarias toman en cuenta tanto la cantidad de luz que hay como los colores que se ven.

También se observa una serie de valiosas innovaciones que, combinadas con los aspectos visuales que presenta un espacio de noche, inciden en la calidad urbana de un lugar. En la plaza municipal de Sankt Pölten, en Austria (1995-1997), se emplea el reflejo indirecto de una luz y una coreografía lumínica que varía de acuerdo con la época del año y con los eventos que se están desarrollando en el sitio.

La iluminación es usada para realizar intervenciones artísticas en numerosas ciudades. La ciudad de Lyon fue una de las pioneras en realizar este tipo de proyectos, a partir de 1990 (Calle de la República, Lyon, Francia).

Combinados de diversas maneras, el agua, la niebla, los materiales, los colores, las superficies, la luz y los sonidos pueden contribuir a proveer una paleta atractiva de experiencias sensoriales dentro del espacio urbano.

por último, pero no menos importante…

Los criterios para obtener una óptima calidad urbana en un paisaje peatonal se detallan en 12 pasos clave en la página 239. El punto 12 se refiere a las "experiencias sensibles". La razón por la cual colocamos este ítem en último lugar es porque creemos que la calidad visual es un concepto globalizador, que debería incluir dentro de él a los demás elementos que hacen a un paisaje urbano. Su ubicación en la lista también representa nuestro entendimiento de que buenas instancias visuales no pueden por sí solas lograr calidad urbana, y que la construcción de ciudades atractivas a la vista solo puede completarse trabajando con los 12 criterios de manera conjunta.

Si queremos que las ciudades funcionen y alienten a las personas a que disfruten de ellas en cualquier circunstancia, entonces los atributos físicos, prácticos y psicológicos deben ser tratados adecuadamente, para luego asegurar una pátina visual atractiva que refuerce sus aspectos más deseables.

Se enfatiza esta conexión porque existen muchas ciudades que hacen un buen trabajo en lograr estas cualidades estéticas, pero dejan de lado otras cuestiones de índole más pragmática.

Alrededor del mundo se pueden encontrar ejemplos de ciudades donde lo visual y lo estético se han impuesto como el tema central que unilateralmente ha dominado el diseño del espacio. Estos proyectos urbanos podrán salir en las revistas especializadas, pero en la realidad del día a día, estos espacios tienden a funcionar mal o directamente no funcionan, debido a que las consideraciones elementales por la gente y el desarrollo de la vida en el ámbito público no se han tomado en cuenta.

Todos los criterios de calidad deben ser parte de una ronda de decisiones siempre.

4.9 Buenas ciudades para andar en bicicleta

los ciclistas como parte de la vida urbana

Podríamos decir que el ciclismo representa una variación un poco más veloz de lo que es el tránsito peatonal, pero en términos de experiencias sensoriales, vitales y de movimiento, es parte del resto de la vida urbana. Por supuesto que los usuarios de bicicletas son bienvenidos a ser parte del esfuerzo por promover ciudades vitales, seguras, sanas y sostenibles.

En esta sección, no indagaremos mucho en los principios para planear buenas ciudades para ciclistas. Más bien, analizaremos su incidencia en función del objetivo de realzar la dimensión humana dentro del planeamiento urbano.

aunque se puede en muchas ciudades — hay pocas realmente buenas para las bicicletas

Hay numerosas ciudades del mundo donde sería prácticamente imposible instalar una cultura del ciclismo y del tránsito de bicicletas. Ya sea porque hace mucho frío, o mucho calor, o porque la topografía es demasiado accidentada para que esto ocurra. También hay sorpresas como San Francisco, donde a primera vista parecería que circular en bicicleta es una opción poco práctica debido al desnivel de las calles. Sin embargo, la ciudad cuenta con una potente cultura ciclística. Andar en bicicleta también es una actividad popular en algunas de las ciudades más frías y en algunas de las más cálidas del mundo, ya que todas, al final, cuentan con un número aceptable de días en los que se puede circular en una bicicleta.

Se puede decir que existe una cantidad considerable de ciudades alrededor del planeta que cuentan con la estructura, el territorio y el clima óptimos para practicar esta actividad. A lo largo de los años, muchas de estas urbes han priorizado y facilitado el tránsito automotor, dejando al ciclismo en una posición de abandono y haciendo que practicarlo sea peligroso y hasta imposible. En algunos lugares, es tan absoluto el dominio del automóvil que el tránsito en bicicleta ni siquiera ha podido empezar a germinar.

Implementar una política ciclística aún sigue siendo una promesa vacua en numerosas ciudades del mundo. La infraestructura es mínima y los esfuerzos generalmente se concentran en hacer una serie de sendas inconexas entre sí más que en una política genuina, certera y útil. Los estímulos para andar en bicicleta están lejos de ser adecuados. En esta clase de ciudades, solo el 1% o el 2% de los viajes al área central se hacen en bicicleta, y los usuarios tienden a ser hombres atléticos y jóvenes, montados a un modelo de carrera. Hay una distancia abismal entre este tipo de escenario y el que se da en Copenhague, donde el 37% de los viajes diarios hechos al trabajo o a la escuela se hacen en bicicleta. El tráfico ciclista es más tranquilo, los usuarios se sienten más seguros, la mayoría son mujeres, y el grupo etario es muy amplio, desde niños hasta adultos mayores.

En un momento como el actual, donde los recursos no renovables, la polución y la cuestión climática se han convertido en desafíos globales

para resolver, darle una mayor prioridad al tránsito ciclístico parecería ser un paso obvio a dar. Se necesitan ciudades que ofrezcan buenas condiciones para andar en bicicleta, y hay numerosos ejemplos de urbes donde sería sencillo y barato llevar adelante este tipo de iniciativa.

apoyo decidido a una política ciclística

Solo basta con estudiar a las ciudades que han promovido exitosamente el tránsito ciclístico en las últimas décadas para obtener algunos lineamientos útiles acerca de cómo implementarlo. En el caso de Copenhague, por ejemplo, su larga tradición ciclística se vio amenazada por el boom del automóvil en las décadas de 1950 y 1960. Sin embargo, el aumento del precio del petróleo durante la década de 1970 fue un punto de inflexión que llevó a las autoridades a apoyar iniciativas que alentaran a las personas a andar en bicicleta. Y hay que decir que el mensaje fue bien recibido: actualmente las bicicletas comprenden una porción considerable del tránsito urbano, y han ayudado a que el tránsito vehicular se mantenga en un nivel inusualmente bajo comparado con otras grandes ciudades de Europa Occidental. En los pasajes siguientes se usarán las experiencias de Copenhague como base para discutir acerca de qué constituye una buena ciudad para la bicicleta.

una red ciclística de puerta a puerta

Gradualmente y con el paso del tiempo, Copenhague ha logrado establecer una red cohesiva para bicicletas que se extiende a lo largo de toda la ciudad. El tránsito en calles laterales y residenciales es tan calmo (la velocidad máxima es entre 15 y 30 km por hora) que no hace falta establecer un circuito especial para bicicletas, pero todas las vías principales lo tienen. En la gran mayoría de los casos, la red consiste en una bicisenda que corre paralela a la vereda, separada de ella mediante el cordón y los espacios para estacionar. En algunos lugares, la senda no está ubicada junto al cordón de vereda sino que está delimitada por líneas amarillas pintadas en el suelo entre dos filas de automóviles estacionados, las cuales protegen a los ciclistas del tránsito automotor. Este sistema, de hecho, es conocido como las "bicisendas de Copenhague".

Ver a personas en bicicleta moverse por la ciudad es parte de la vida urbana. Además, rápidamente pueden pasar de ser ciclistas a peatones.

El tráfico ciclístico debe ser incorporado a una estrategia global de transporte. Si es posible llevar una bicicleta en un subterráneo y luego en un taxi, se pueden recorrer grandes distancias de modo combinado (ejemplos de Copenhague, Dinamarca).

Otro eslabón dentro del sistema ciclístico de la ciudad son las rutas verdes para bicicletas, que son sendas que atraviesan los parques urbanos y las vías interrumpidas del ferrocarril. Estas rutas están dirigidas a los ciclistas en tránsito y son vistas como oportunidades turísticas, como buenas alternativas a explorar sobre dos ruedas. Pero el objetivo principal de una política ciclística es lograr que las bicicletas tengan un lugar en las calles de la ciudad, y que sus usuarios, al igual que los conductores de automóviles, puedan cumplir con sus obligaciones y diligencias arriba de una bicicleta. La idea es que el tránsito ciclístico sea un medio seguro para circular en toda la ciudad, de puerta a puerta.

Se ha conseguido hacer lugar para este tipo de red de bicicleta reduciendo el tránsito vehicular. Los espacios para estacionar y las entradas para automóviles han disminuido a medida que los patrones de circulación han pasado de enfocarse en el automóvil para concentrarse en la bicicleta, dándole a esta más lugar. La mayoría de las calles de cuatro carriles se han convertido en calles con dos carriles para automóviles, dos bicisendas, dos veredas y un tramo central que ayuda a los peatones a cruzar una calle ancha. También se han plantado árboles a los costados de las vías, y el tránsito ha vuelto a ser de dos carriles, como solía ser.

Las bicisendas están alineadas con las veredas en el mismo sentido en que se mueve el tránsito vehicular, por lo tanto están siempre del lado derecho de la calle, la vía lenta. De esta manera, todos los segmentos del tránsito saben de qué lado están ubicadas las bicicletas, lo que resulta en mayor seguridad para todos.

las bicicletas como parte de una concepción integrada del transporte

Si se alienta a la población a andar en bicicleta, esto quiere decir que el tránsito ciclístico está integrado a una estrategia general de transporte de la ciudad. Debería ser posible subir con una bicicleta a un tren o a un subterráneo, al igual que a un autobús urbano, de manera que se pueda viajar combinando los paseos en bicicleta con el transporte público. Los taxis también deberían aceptar trasladar una bicicleta cuando fuera necesario.

Tener la posibilidad de estacionar una bicicleta de forma segura en una estación de tren o de subterráneo es otro eslabón importante de una política integrada de transporte. También se debería poder estacionar un rodado a lo largo de las calles en general, en las escuelas, las oficinas y los conjuntos de viviendas. Los nuevos edificios de oficinas y los complejos industriales deben también incluir estacionamientos para bicicletas, vestuarios y duchas para ciclistas como un ítem más de su programa de necesidades.

por favor, que haya una red segura para bicicletas

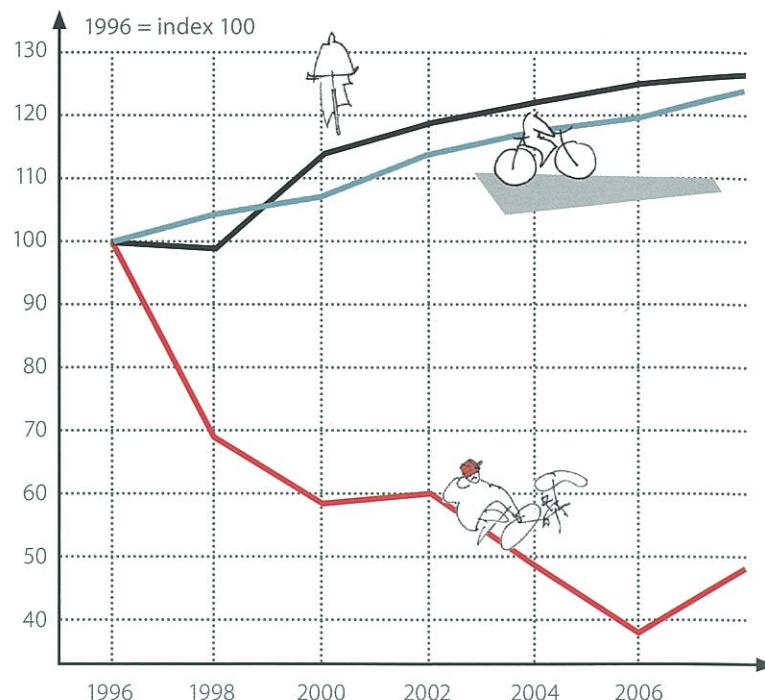
La seguridad vial es un elemento crucial a la hora de considerar una estrategia general para el tránsito ciclístico. Lograr ensamblar una red cohesiva de bicisendas protegida por los cordones de las veredas y los automóviles estacionados es un importante primer paso. Otro punto de interés es establecer cruces seguros en las intersecciones de las calles. Copenhague está trabajando en varias estrategias para atender estas cuestiones. Las intersecciones largas cuentan con carriles especiales para bicicletas de asfalto azul y con señalización apropiada, de manera que los automóviles estén avisados acerca de la presencia de ciclistas. También tienen semáforos para bicicletas, que por lo general habilita el verde para cruzar seis segundos antes de que lo haga el semáforo para automóviles. A los camiones y a los autobuses se les requiere que tengan espejos especiales para bicicletas; también hay cam-

a mayor bicicletas, mayor seguridad para los ciclistas

El riesgo y la cantidad de accidentes caen pronunciadamente a medida que hay más gente que anda en bicicleta. Los automovilistas prestan más atención al tránsito ciclístico cuando ven que hay muchas bicicletas en la calle.
A la derecha: un gráfico que muestra el incremento en el uso de bicicletas y la reducción de accidentes, entre 1996 y 2008 (Copenhague, Dinamarca).[25]

kilómetros recorridos (en un día de semana) (index 100 = 930,000 km)

kilómetros de bicisenda, rutas verdes y caminos ciclistas (index 100 = 323 km)

cantidad de ciclistas gravemente accidentados (index 100 = 252 personas por año)

pañas comunicacionales donde se busca concientizar a los automovilistas para que presten atención a los ciclistas, sobre todo en los cruces de calles.

Las ciudades con buenas condiciones para andar en bicicleta saben que tener una buena visibilidad en las esquinas es vital. En Dinamarca, a los automóviles no se les permite estacionar a menos de 10 metros de una intersección por esta misma razón.

La extendida práctica estadounidense de permitir el giro libre a la derecha en una intersección es impracticable en ciudades que pretenden alentar a la gente a que camine y ande en bicicleta.

seguridad reflejada en los números — también para bicicletas

El volumen de tránsito ciclístico con el que cuenta una ciudad es uno de los factores de seguridad más importante para lograr condiciones seguras para circular en bicicleta. Mientras más bicicletas haya, más obligados estarán los automovilistas a prestar atención a lo que sucede con ellas. Que la cantidad de bicicletas en una ciudad alcance una "masa crítica" tiene un significativo efecto positivo.

una red confortable

También hay que señalar el papel que juega la comodidad y la amenidad a la hora de pensar una red ciclística. Un paseo en bicicleta puede ser placentero, interesante y libre de molestias, o ser aburrido y dificultoso. Muchos de los criterios utilizados para crear condiciones atractivas para caminar son factibles de ser extrapolados y usados para las rutas ciclísticas.

Es importante que las bicicletas tengan suficiente espacio, de modo que no se empujen ni se amontonen. Las bicisendas de Copenhague varían en ancho, entre 1,70 y 4 metros, siendo 2,50 metros el mínimo recomendado.

A medida que el tránsito ciclístico se vuelve un medio de transporte versátil y popular, comienzan a aparecer modelos de bicicletas más nuevos y anchos. Entre estos se observa uno con tres ruedas, para llevar niños o paquetes, bicicletas para discapacitados y bicicletas taxi. Todas estas opciones requieren espacio, y los ciclistas más avanzados en edad, al igual que los que cargan niños, necesitan saber que no los van a pasar por arriba ni los van a atropellar. Y conforme el ciclismo vaya consolidándose como un medio alternativo de transporte, va a necesitar más espacio todavía. Igualmente hay que señalar que, aun con estos mayores requerimientos de lugar, la bicicleta sigue siendo el medio de circulación sobre ruedas que menor cantidad de espacio necesita por persona dentro de la ciudad.

Algunas de las principales bicisendas de Copenhague recientemente fueron ensanchadas para aliviar la congestión que se producía sobre ellas (Copenhague, Dinamarca).

Un estudio realizado en Copenhague en 2005 concluyó que uno de los problemas más severos que enfrentaba la ciudad era la congestión que ocurría en las bicisendas. A partir de ese momento, la municipalidad se comprometió a ensanchar estas vías en las calles principales y está llevando a cabo esta medida actualmente.[26]

Las interrupciones frecuentes son molestas y conspiran contra el ritmo que requiere un paseo en bicicleta. A lo largo de los años, Copenhague ha probado diversas soluciones para intentar arreglar el problema. Muchas veces se han continuado las sendas a lo largo de las calles secundarias sin interrupción, lo que resultaba en viajes con menos detenciones, dándole a entender a su vez a los automovilistas que ellos debían esperar. Introducir semáforos con onda verde para las bicicletas en ciertas calles también ayuda a reducir detenciones irritantes. Para lograr una onda verde para bicicletas, los semáforos se programan de manera tal que un ciclista que circule a una velocidad aproximada de 20 km por hora, no tenga que detenerse al ir y volver de su casa al trabajo en hora pico. Antiguamente, ese servicio solo se proveía para los automóviles. Otra fuente de confort y seguridad para los ciclistas es la práctica que sigue la ciudad al remover la nieve. Las bicisendas son las primeras vías en ser despejadas, y así enfatizan la prioridad que tiene la bicicleta y acentúan los estímulos para usarla, independientemente de la época del año.

ciudades para la bicicleta y bicicletas para la ciudad

En el transcurso de los últimos años, numerosas ciudades han introducido diversos modelos de bicicletas urbanas que pueden ser alquiladas o tomadas de un puesto o un *stand*. Detrás de esta iniciativa está la idea de simplificarle al usuario el proceso por el cual obtener una bicicleta ayuda a fomentar su uso dentro de la ciudad para hacer viajes cortos, y al mismo tiempo armar un sistema colectivo de bicicletas, para evitar que todos tengan que comprar, guardar y, llegado el caso, arreglar una.

El sistema de bicicletas blancas-compartidas de Amsterdam tuvo una fugaz existencia durante la década de 1970. En la década de 1990 se establecieron sistemas más estables y eficientes, por ejemplo, en Copenhague. La ciudad actualmente tiene 2 mil bicicletas disponibles en 110 puestos de distribución en el área central. Las unidades son gratuitas y están financiadas a través de la publicidad. Quienes quieran usarlas depositan una moneda, que luego recuperan cuando entregan la bicicleta en algún puesto oficial de la ciudad. Estos modelos son usados generalmente por turistas, que los usan para dar vueltas y observar la ciudad de una forma segura y sencilla, gracias a la red vial de bicicletas que hay. Los habitantes de Copenhague raramente usan este servicio, ya que prefieren circular en sus propias bicicletas. En resumidas cuentas, la función de las bicicletas públicas de la

Algunos elementos que forman parte de la exitosa política ciclística de Copenhague son: bicisendas de un ancho considerable, protección de los automóviles mediante los cordones de las veredas, semáforos especiales que dan el paso a la bicicleta seis segundos antes que a los automóviles, la implementación de una "onda verde" para bicicletas, que les permite atravesar toda la ciudad sin detenerse en las intersecciones.
Cuando nieva, las bicisendas son las primeras vías en ser despejadas.

ciudad danesa es permitirles a visitantes que no suelan usar este medio moverse en un entorno ciclístico relativamente seguro.

Los programas de bicicletas públicas ya se han implementado en numerosas ciudades europeas, como ser París, donde el patrón de uso es distinto del que llevan adelante en Copenhague. Bajo los lineamientos del programa Vélib, las unidades ofrecidas en la vía pública son usadas primordialmente por los parisinos. Los habitantes pueden alquilar una Vélib por una hora, un día o una semana; de esta manera, cuentan con una bicicleta sin tener que preocuparse por almacenarla o repararla. Las compañías que manejan el alquiler de las bicicletas, a cambio del monto que les cobran a los usuarios, se hacen cargo de las diversas operaciones de logística que implica la devolución de las unidades.

En 2008 el sistema Vélib de París se amplió y pasó a contar con 20 mil bicicletas en alquiler que podían estacionarse en 1.500 soportes para bicicletas distribuidos por toda la ciudad. En muy poco tiempo, las unidades Vélib pasaron a ser un servicio intensamente usado, sobre todo para viajes cortos: el promedio de cada recorrido era de 18 minutos. En este caso, el objetivo era alentar a que ciclistas con mayor o menor experiencia circularan

La idea de ofrecer bicicletas en préstamo o en alquiler se ha popularizado rápidamente (Lyon, Francia).

por una red vial de bicicletas que no está del todo desarrollada ni es muy segura. Aunque ha habido algunos accidentes, la iniciativa ha logrado que aumente la cantidad de personas que se mueven en bicicleta por la ciudad, ya sea en estas unidades de alquiler o en bicicletas propias. En solo un año, el número de viajes realizados con bicicletas propias se ha duplicado, una figura que sin duda está relacionada con el impulso que el sistema Vélib le ha dado a la actividad. Los recorridos realizados en modelos Vélib a su vez representaron un tercio de todos los viajes en bicicleta que se hicieron en París en 2008, mientras que las bicicletas en general fueron responsables de entre el 2% y el 3% de todo el tráfico de la ciudad.[27]

Inspirados por los avances que se vieron en París, entre otras ciudades, han comenzado a implementarse nuevos sistemas de bicicletas públicas en lugares que no cuentan con ningún tipo de infraestructura ni cultura ciclística alguna. Detrás de estos emprendimientos parece flotar la idea de que ofrecer unidades públicas puede hacer arrancar una ideología ciclística, y que primero hay que hacer que la gente empiece a usar este servicio antes de proveerles redes de circulación que sean cómodas y seguras. Se debe proceder cautelosamente ante este tipo de escenarios, ya que puede ser peligroso alentar a personas sin experiencia ciclística a que ande por una ciudad donde el tráfico de bicicletas todavía no ha alcanzado una masa crítica de unidades que le permita retroalimentar este proceso. El tránsito ciclístico y la seguridad vial deben ser tratados de modo serio. A su vez, es necesario aprender de las experiencias de las ciudades más experimentadas en implementar estas medidas antes que lanzar campañas para usar bicicletas. Las unidades públicas deben ser eslabones que ayuden a edificar y reforzar la cultura ciclística, nunca la cabeza de lanza.

camino a una nueva cultura ciclística

Ciertas ciudades, que en su gran mayoría forman parte de los países escandinavos, de Alemania y de Holanda, han experimentado un importante desarrollo en lo que hace al uso de la bicicleta en los últimos años. El número de ciclistas y de viajes hechos en bicicleta se eleva gradualmente a medida que se hace más práctico y seguro usarlas como medio de transporte. Se convierten así en la manera más fácil de desplazarse en la ciudad. El volumen de tránsito ciclístico va creciendo; de ser un grupo pequeño de entusiastas que se enfrentan a cualquier peligro hasta ser un movimiento popular donde se encuentran personas de todas las edades y estratos sociales, desde dirigentes políticos y alcaldes hasta jubilados y niños.

Este tipo de tránsito ha cambiado de carácter en el medio de todo este proceso. Cuando hay una gran cantidad de unidades, donde se encuentran niños y adultos mayores, el ritmo al cual se mueven es más calmo y seguro para todos. Las bicicletas de carrera y el equipamiento profesional son reemplazados por modelos más cómodos y familiares, como así también por una vestimenta más informal. El ciclismo pasa así de ser un deporte de alta competencia a transformarse en un medio de circulación práctica para todos.

Este cambio en la cultura, de bicicletas moviéndose a toda velocidad en zigzag, eludiendo los automóviles y rompiendo las leyes del tránsito, a un flujo de unidades que respetan la ley y donde es posible encontrar desde niños hasta adultos mayores, tiene un gran impacto en cómo la sociedad percibe el tránsito ciclístico y ayuda a que pueda verla como un medio

alternativo genuino, que puede complementarse con otros medios de transporte. Esta mutación cultural también acerca las bicicletas a los peatones y al espacio público en general, lo que a su vez es evidencia de que les corresponde un lugar dentro de este libro sobre la vida urbana.

de la cultura del automóvil a la cultura de la bicicleta

Las ciudades se muestran increíblemente innovadoras en sus esfuerzos por fortalecer una amplia cultura ciclística y por demostrar que la bicicleta es el mejor medio de circulación para casi todos. Las escuelas muchas veces ofrecen seminarios intensivos para aprender a usarlas, mientras que las compañías y las instituciones compiten por ver quién tiene un mayor porcentaje de ciclistas entre sus empleados. Entre todo esto, también se llevan adelante campañas de promoción, fines de semana de bicicletas y días libres de automóviles.

Actualmente, muchas ciudades inauguran calles para bicicletas los días domingo, como parte de una campaña por alentar su uso. El domingo es un día adecuado para hacer esto por dos razones: el tránsito vehicular es limitado y las personas tienen más tiempo para el ejercicio y las experiencias sensoriales. Esta propuesta de cerrar las calles de la ciudad y convertirlas temporalmente en vías solo para bicicletas ya se practica en América Central y América del Sur desde hace muchos años. El intenso programa "Ciclovía" de Bogotá, Colombia, es uno de los más conocidos y mejor desarrollados de la región.

En los años transcurridos desde el 2000 a esta parte, esta idea de fortalecer el tránsito de bicicletas se ha extendido a numerosas ciudades en las que el automóvil fue, a lo largo de muchas décadas, el centro de los esfuerzos de planificación.

En las mayores ciudades australianas, Melbourne y Sidney, se han implementado ambiciosas estrategias para desarrollar extensas redes para bicicletas. Los planificadores de ambas ciudades se encuentran trabajando actualmente para trazar nuevas bicisendas y para alejar las existentes lo más posible del tránsito e introducirlas dentro de "sendas al estilo Copenhague", donde los ciclistas se mueven entre medio de los automóviles estacionados. Los planificadores de Nueva York, por otra parte, se encuentran elaborando un nuevo plan de tránsito que convertirá a la ciudad en una de las metrópolis más sostenibles del mundo.

La densidad de la ciudad de Nueva York, su territorio llano y anchas calles ofrecen amplias oportunidades para convertir el tránsito vehicular en ciclístico. A la luz de esto, se está planeando una nueva red de ciclovías de 3 mil kilómetros que atravesará los cinco distritos de la ciudad: Manhattan, Bronx, Queens, Brooklyn y Staten Island. Las obras comenzaron en 2007 y en el transcurso de un año ya se había completado un cuarto de las bicisendas propuestas, lo cual resultó en un evidente crecimiento del tránsito ciclístico. La idea de cerrar calles vehiculares los días domingo comenzó a implementarse en Nueva York en 2008 y la iniciativa, que se llamó "calles de verano", sirvió como un eslabón más dentro de los esfuerzos por desarrollar esta nueva cultura de la bicicleta.

De cara al futuro, la preocupación que existe en torno a temas como la cuestión de la sostenibilidad, el cambio climático y la salud seguramente derivará en que más ciudades, al igual que Nueva York, asignen más recursos para tratar de desarrollar una nueva cultura aplicada a la vida urbana y a la circulación. Lograr un mayor tránsito de bicicletas puede ayudar a enfrentar algunas de las problemáticas que las ciudades deben solucionar en todo el mundo.

En la ciudad de Nueva York se construyeron 300 kilómetros de nuevas bicisendas entre 2007 y 2009. Para introducir a los habitantes a la idea del ciclismo, al mismo tiempo se implementó un amplio programa de información. También se desarrolla la iniciativa de "calles sin automóviles" durante los meses de verano, de manera que los residentes puedan experimentar las delicias de poder caminar y andar en bicicleta cómodamente (Avenida Park, Manhattan, verano de 2009).

las bicicletas en los países en vías de desarrollo

Las bicicletas ya juegan un papel central dentro del panorama del tránsito general en una gran cantidad de ciudades de países económicamente desarrollados. Sin embargo, el tránsito ciclístico generalmente tiene que enfrentarse a pobres condiciones, que también suelen ser peligrosas. La gente anda en bicicleta por necesidad, y ser una persona libre de discapacidades muchas veces es un prerrequisito indispensable para poder trabajar y ganarse un sueldo.

En muchas ciudades, las bicicletas y *rickshaws*** se ocupan de trasladar la porción más grande de bienes y de pasajeros. Dhaka, en Bangladesh, tiene 12 millones de habitantes, y las 400 mil *rickshaws* que se mueven por la ciudad, además de proveer un servicio de transporte barato y sostenible, le ofrecen una forma de ganarse la vida a más de un millón de personas.

el tránsito de bicicletas y el desarrollo urbano —¿obstáculo u oportunidad?

Muchas de las ciudades que actualmente cuentan con un amplio tránsito ciclístico, lamentablemente también sufren embates de parte de aquellos que quieren reducirlo y darle más lugar al tránsito vehicular.

En Dhaka, por ejemplo, las bicitaxis son consideradas un problema para el desarrollo de la ciudad. En algunas urbes de Indonesia y de Vietnam ya se ve cómo estas están siendo reemplazadas por pequeñas motocicletas. Hasta hace solo un par de décadas, numerosas ciudades chinas eran famosas en todo el mundo por la gran cantidad de tránsito de bicicletas con el que contaban. Actualmente, esta masa de ciclistas casi ha desaparecido debido a un reordenamiento de las prioridades del transporte, y en algunos casos se ha llegado a ver prohibido su uso.

En este tipo de ciudades, darle un lugar de mayor importancia al tránsito de bicicletas tiene que ser parte de una política que apunte a usar efectivamente el espacio de la calle, reducir el consumo energético y la polución, como así también proveerle a la gran mayoría de la población, que no puede comprarse un automóvil, de un medio de transporte. A esto hay que agregar que destinar recursos para una infraestructura ciclística es un gasto afrontable comparado con otro tipo de inversiones en transporte.

una política ciclística como estrategia para el desarrollo y la sostenibilidad

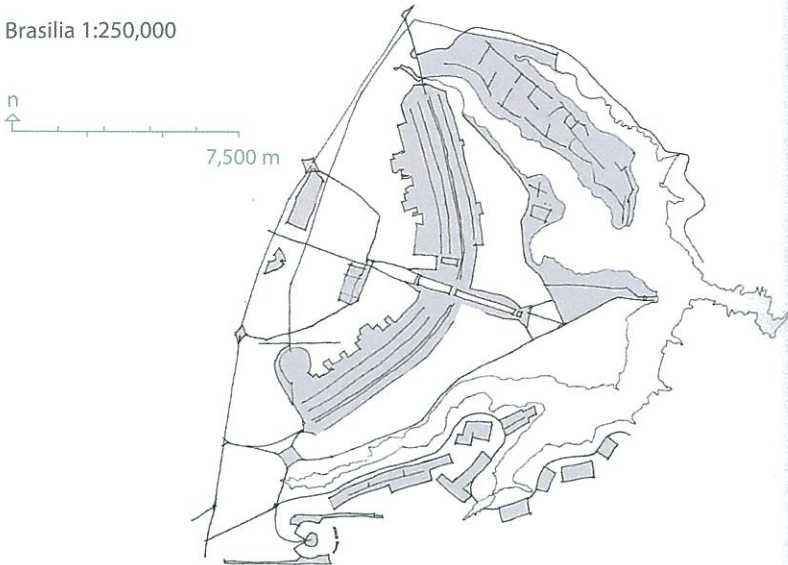
En todo el mundo se observa una nueva dirección y una redefinición de las prioridades de la política urbana. Afortunadamente, esto incluye darle un lugar más importante al tránsito de bicicletas en numerosas ciudades ubicadas en países que están en vías de desarrollo, como ser el Distrito Federal de México o Bogotá, en Colombia. Esto se verá en el capítulo 6.

Las bicicletas juegan un rol central para el transporte y la movilidad en muchos países en vías de desarrollo.

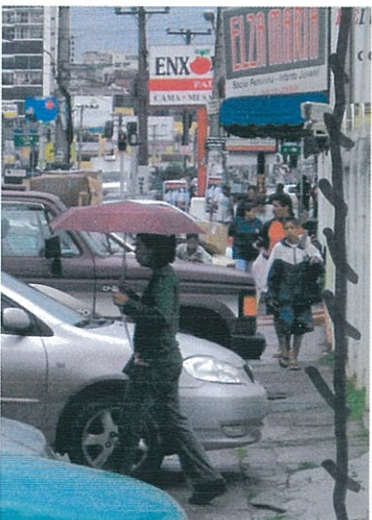
5

La vida, el espacio y los edificios —en ese orden

el síndrome Brasilia — planeamiento urbano desde arriba y desde afuera

Desde el aire, Brasilia tiene la forma de un águila estilizada, donde los edificios gubernamentales forman la cabeza y las alas, conteniendo las viviendas y las instituciones.

El sector de los edificios gubernamentales está formado por estructuras altas que enmarcan un área verde que encuentra su remate en el edificio del parlamento. Una imagen impresionante cuando se la ve a la distancia.

La propuesta para la gente en Brasilia es un abyecto fracaso. El espacio urbano es demasiado grande y no alienta a hacer nada, los senderos son demasiado largos, rectos y poco interesantes, mientras que la presencia de los automóviles estacionados evita que las personas puedan caminar en el resto de la ciudad.

5.1 El síndrome Brasilia

paisaje humano — la clave para hacer mejores ciudades para la gente

El capítulo anterior repasó los distintos requerimientos que tiene una ciudad a la altura del ojo, lo cual quiere decir trabajar con la escala urbana más pequeña: la del paisaje humano.

La razón por la cual le damos tanta importancia a la escala pequeña es porque suele ser la más desdeñada por los planificadores urbanos. Otra cuestión esencial es que operar sobre esta escala es la clave para asegurar mejores condiciones para la dimensión humana.

Este listado de razones es un convincente alegato a favor de la pequeña escala y de por qué debería ser una parte sustancial de cualquier ciudad y del desarrollo de la planificación. Llegar a este objetivo sin embargo requerirá de cambios importantes en la forma de pensar y trabajar en torno a este tema.

escala urbana, escala de planeamiento del sitio y escala humana

El diseño urbano y la planificación de la ciudad pueden ser descriptos, de modo resumido, como un mismo trabajo que engloba dos instancias de escala muy diversas.

Está la escala mayor, el tratamiento holístico y globalizador de la ciudad que se refiere a los distritos, los servicios y las infraestructuras de transporte. Esto es lo que se observa al mirar una urbe desde una perspectiva aérea.

Luego está la escala mediana, la del proyecto, que es la que describe cómo los sectores individuales o distritos de la ciudad van a diseñarse, y cómo se va a organizar el espacio urbano y los distintos edificios. Esto se refiere al planeamiento urbano desde la perspectiva de un vuelo bajo en helicóptero.

La última instancia, pero no por eso la menos importante, es la escala pequeña, el paisaje humano. De este ámbito surge la imagen de la ciudad que los habitantes experimentarán a la altura de sus ojos. En este nivel no se destacan ni las grandes líneas urbanas ni la ubicación de los edificios, sino más bien la calidad del paisaje humano, percibida por las personas que se desplazan y permanecen en la ciudad. Esto significa trabajar con la arquitectura de los 5 km por hora.

el buen planeamiento urbano requiere de un trabajo coordinado entre las tres escalas

En la práctica, trabajar con estas tres escalas quiere decir que hay que interactuar con tres disciplinas distintas, cada una con sus reglas y criterios. Idealmente todas las escalas deberían ser tratadas y amalgamadas de modo tal que se pueda lograr un espacio urbano integral y estimulante para todos.

El objetivo debería ser efectuar un trabajo global donde todos los elementos de la ciudad —desde su perfil urbano y la ubicación de sus edificios hasta las proporciones del espacio urbano— se combinen de modo adecuado y se materialicen en un cuidado tratamiento de las secuencias espaciales, los detalles y el equipamiento, a la altura del ojo.